3/88

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Poster 03 204



Eine vergessene Nebenbahn?

Nördlich der Hauptstrecke Dresden–Bautzen–Görlitz gab es ein Nebenbahnnetz, das die Stadt Weißenberg mit Bautzen, Löbau und Görlitz verband. Für den Reiseverkehr ist nur das Reststück Görlitz–Königshain-Hochstein übrig geblieben. Auf dem in Radibor von der Strecke Bautzen–Hoyerswerda abzweigenden Abschnitt nach Baruth (Sachsen) sind jedoch noch täglich zwei Nahgüterzugpaare zu sehen. Sie wurden bis in die jüngste Vergangenheit regelmäßig mit Dampflokomotiven der Baureihe 52^{80} bespannt.

Die Bilder sollen einen kleinen Eindruck von dieser reizvollen Strecke abseits der großen Magistralen vermitteln. Obwohl seit dem 15. Januar 1988 von dem zuständigen Bw Bautzen keine Dampflokomotiven mehr planmäßig eingesetzt werden, ist es nicht ausgeschlossen, daß der eine oder andere Zug fallweise doch noch mit der 52er verkehrt. Deshalb nachstehend die Fahrzeiten: Bautzen ab 6.44 Uhr, Baruth (Sachsen) an 9.28 Uhr, ab 10.22 Uhr, an Bautzen 12.06 Uhr, ab Bautzen 13.41 Uhr, an Baruth (Sachsen) 16.00 Uhr, ab 16.30 Uhr, an Bautzen 17.54 Uhr.

1 Lokomotive 52 8151 mit dem Nahgüterzug 66254 am 5. Oktober 1986 kurz hinter Radibor

2 Einen langen Zug zu schleppen hatte am 16. August 1986 die Lokomotive 52 8142, hier bei Gleina.

3 Abfahrbereit in Richtung Radibor steht am 5. Oktober 1986 der Nahgüterzug 66255 im Bahnhof Baruth (Sachsen) mit der Lokomotive 52 8151.

Text und Fotos: St. Schmidt, Dresden

1



2



3

modell eisenbahner

inhalt

3/88

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
37. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
Bald gehören derartige Vorbildmotive unwiderruflich der Vergangenheit an. Die täglich bei der Deutschen Reichsbahn im Planeinsatz befindlichen Dampflokomotiven sind inzwischen auf etwa zwei Dutzend zusammengeschrumpft. Diese Aufnahme von der Lokomotive 52 8056 entstand am 20. August 1986 auf der Nebenbahn Radibor–Baruth (Sachsen) in der Nähe von Sdier.
Mehr über diese Strecke auf der gegenüberliegenden Seite.
Foto: St. Schmidt, Dresden

Redaktion
Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Bieghold
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235, Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, Postfach 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 3. 2. 1988
Geplante Auslieferung: 8. 3. 1988

Geplante Auslieferung des Heftes 4/88: 7. 4. 1988

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen sind alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14 PSF 201, Berlin, 1020, zuständig.

Bestellungen sind zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Leser schreiben ...

AG 8/5 – echtes Kind des DMV

So kann man die Rostock-Warnemünder Arbeitsgemeinschaft bezeichnen. Sie erblickte am 19. März 1963 das Licht der Welt. Mit ihr sind Namen verbunden wie Dr. med. Bruno Bittner, Bad Doberan, Günter Harms, Rostock, als ihr Vorsitzender und Horst Memmert als stellvertretender Vorsitzender sowie Bruno Billiger (†) als Kassierer. Im März 1983 übernahm Freund Herbert Kalkofen den Vorsitz. Dem Gründungsprotokoll ist zu entnehmen, daß die elf Freunde u. a. beschlossen, eine Gemeinschaftsanlage zu bauen. Im Dezember 1971 wurde ein Patenschaftsvertrag mit dem Bahnhof Warnemünde abgeschlossen, im Sommer 1972 konnte während der Ostseewoche die erste Ausstellung im Klubhaus der Warnowwerft präsentiert werden. An gut zwei Tagen kamen immerhin 1 900 Besucher.
Die Jugendgruppe erhielt einen Eilzugwagen als eigenes Domizil. In wenigen Jahren wurde unter Leitung des Freundes Dreydoppel eine ansprechende H0-Anlage aufgebaut. Von 1975 bis 1986 nahmen immerhin 100 000 Besucher das Hobby in Augenschein.
Die Freunde Mühlstein und Kalkofen regten die Bildung einer weiteren Modellbahngruppe im Haus der NVA an, die im Februar 1972 die Arbeit begann und nach einem Jahr schon 24 Freunde zählte. Im Dezember 1986 eröffnete die AG ihre nunmehr 9. Ausstellung. Hauptanziehungspunkt war die Gemeinschaftsanlage der Arbeitsgruppe Haus der NVA Rostock.
Zu Buche steht weiterhin: 30 Freunde erlernten einen Beruf bei der Eisenbahn, 80 Mitglieder und 14 Schülermitglieder zählt die AG, zwei außerschulische Arbeitsgruppen mit 15 Schülern werden betreut.
H. Kalkofen, Rostock

Läutewerke

Ein altes preußisches Streckenläutewerk konnte vor längerer Zeit in die Sammlung von Formsignalen in einem Garten der Stendaler Weberstraße eingereiht werden. Es ist vollständig restauriert worden, und alle seine Einzelteile sind funktionstüchtig. Bei jeder Auslösung ertönen fünf melodische Doppelschläge! Die längst ausgemusterten „Wärterglocken" hatten zu ihrer Zeit die Aufgabe, die Bahn- und Schrankenwärter über den Lauf der Züge zu informieren. In der deutschen Signalordnung gab es bis zur Mitte unseres Jahrhunderts Läutesignale, die aus einer bestimmten Anzahl von Glockenschlägen gebildet wurden: Für jede Fahrtrichtung ein Abläute- oder Abmeldesignal, außerdem ein Ruhe- und ein Gefahrensignal.
Im Sommer 1847 waren von der Thüringischen Eisenbahn die ersten 39 Läutewerke auf der Strecke Halle–Weißenfels in Betrieb genommen worden. Wenige Jahrzehnte später verfügten alle Hauptbahnen Deutschlands über Läutesignalanlagen. Doch auch in Dänemark, Belgien, Holland, Frankreich, der Schweiz und Österreich wurden diese Signalmittel eingeführt. Während die Geschichte der deutschen und der österreichischen Läutewerke in ihren wichtigsten Bauformen bereits weitestgehend erforscht werden konnte, fehlen jegliche Informationen zu den Läutesignalen und Läuteanlagen (Läutewerke, Stromquellen, Leitungen ...) der anderen ausländischen Bahnverwaltungen.
Ebenso ist es von Interesse festzuhalten, wo sich noch welche Läutewerke in welchem Zustand befinden.
Um Zuschriften – möglichst mit Bild – zum gesamten Themenkomplex „Läutewerk" bittet Dipl.-Ing. Wolfgang List, Weberstr. 22, Stendal, 3500.



Lieber Modellbauer!

Die Kommission für Wettbewerbe beim Bezirksvorstand Berlin des DMV und die Redaktion „modelleisenbahner" laden Sie zu unserem zweiten Erfahrungsaustausch der Modellbauer sehr herzlich ein.
Selbst gebaute Modelle – egal ob Fahrzeuge, Hochbauten oder anderes Zubehör, aber auch Bauunterlagen – möchten Sie mitbringen. Unsere Diskussion sollte allen etwas bringen: Ihnen den Informationsaustausch untereinander und der Redaktion des „me" interessante Anregungen für künftige Veröffentlichungen. Besonders würden wir uns freuen, 1988 mehr jüngere Modellbauer begrüßen zu können. Denn sie zu fördern ist ein weiteres, wichtiges Anliegen unserer Zusammenkunft.
Wir treffen uns am 19. April 1988 um 9.30 Uhr im Kulturraum des S-Bahnhofs Berlin-Kaulsdorf, zu erreichen mit der S-Bahn in Richtung Strausberg.
me

Vor 90 Jahren Mühlhausen

Unter der gleichlautenden Überschrift erschien im „me" 1/87 auf Seite 13 ein Foto von der pr. G 3, „ERFURT 1012". U. Walluhn, Erfurt, teilte nun weitere Angaben über diese Lokomotive mit:
Hersteller: Henschel & Sohn, Baujahr 1888, Fabrik-Nr. 2576, ausgeliefert am 16. August 1888 ohne Tender, Abnahme: vom 16. August bis 10. September 1888 durch die Haupwerkstatt Erfurt, Probefahrt am 4. September 1888 Erfurt–Gräfenroda und zurück. Die Maschine erhielt den Tender der 1888 ausgemusterten und in der Maschinenstation Roßlau beheimateten „ERFURT 191".
Vom 24. November 1895 bis 17. Januar 1896 erhielt die „ERFURT 1012" in der Hauptwerkstatt Erfurt eine Innensteuerung und versuchsweise einen Geschwindigkeitsmesser der Bauart Haushälter. Am 18. Januar 1896 fand eine Probefahrt von Erfurt über Langensalza nach Silberhausen statt. Einen Tag später kam die Lokomotive zur Betriebswerkstatt Dessau.
Ab dem 1. April 1899 gehörte die Maschine als „HALLE 1012" zur gleichnamigen KED, wo sie ab 1. Juli 1901 in „HALLE 960"" und ab 1906 in „HALLE 3181" umgezeichnet wurde. Im vorläufigen Umzeichnungsplan der DRG war für die Lokomotive die Bezeichnung 53 7160 vorgesehen. Über den Verbleib dieser pr. G 3 ist nach wie vor nichts bekannt. Die „ERFURT 1012" war also nie in Thüringen im Dienst. Das Foto von der Lokomotive im Bahnhof Mühlhausen ist wahrscheinlich anläßlich der genannten Probefahrt am 18. Januar 1896 entstanden, da die Lokomotive zwischen 1888 und 1899 nur zum bereits genannten Zeitpunkt in der Hauptwerkstatt Erfurt war.
G. Fromm, Erfurt

Wer ist stärker?



Aufgenommen im Juli 1973 in der Nähe des Bahnhofs Walldorf (Werra) der Strecke Meiningen–Eisenach während eines außerplanmäßigen Halts des P 7014.
Foto: Thelen; Beschaffung: W. Aremarg, Wasungen

Leser fragen ...

Zweite deutsche Ferneisenbahn hat 1989 auch Jubiläum

Zum 150. Male jährt sich am 29. Juni 1989 der Tag der feierlichen Eröffnung der Eisenbahnstrecke von Magdeburg nach Schönebeck (Elbe). Damit war der erste Teilabschnitt der zweiten deutschen Ferneisenbahn von Magdeburg nach Leipzig unter Dampf und zugleich die sechste Schienenverbindung in Deutschland.
Dieses bedeutende Jubiläum wird gründlich vorbereitet; die Eisenbahngeschichte im Schönebecker Raum wird erforscht. Damit befaßt sich eine Arbeitsgruppe, der Mitarbeiter der Deutschen Reichsbahn, des Kreismuseums und des Stadtarchivs Schönebeck sowie des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR angehören. Bis zum Jubiläumstag sollen u. a. die Betriebsgeschichte der Eisenbahn in Schönebeck geschrieben werden und eine Ausstellung stehen. Lieber Leser, sollten Sie im Besitz von alten Fotos, Zeitungsartikeln, Fahrplänen und sonstigen Dokumenten und Berichten sein, so informieren Sie bitte den Leiter des Bahnhofs Schönebeck bzw. mich. Die Arbeitsgruppe ist für jedes Mosaiksteinchen – und sei es noch so klein – überaus dankbar.
Karin Krebs, Bahnhofstraße 19, Barby, 3302

Über unseren Autor

Reichsbahn-Hauptdirektor i. R. Wilhelm Semper



– Jahrgang 1908
– 1932 Beendigung des Studiums an der TH Hannover
– als Diplom-Ingenieur anschließend dreijährige Ausbildung bei der DRG als Reichsbahnbaumeister
– danach im Betriebs- und Baudienst der DR tätig, u. a. in Arnstadt, Erfurt und Döbeln
– nach 1945 Leitung des Wiederaufbaus verschiedener Brücken im Bereich des damaligen Reichsbahnamtsbezirkes Döbeln, zeitweilig Leiter des Reichsbahnamtes Döbeln
– Leiter der Abteilung Bau und Betrieb im früheren Reichsbahnamt Riesa, u. a. Einführung eines intensiven Zugleitapparates (Vorläufer des Dispatcherdienstes)
– 1950 Berufung in die frühere Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn als Hauptreferent für die Technologie des Betriebsdienstes und der Betriebssicherheit
– ab 1951 auch verantwortlich für die Vorbereitung von Investitionen im Betriebsdienst der DR
– 1951 bis 1965 Betriebsleiter der DR und außerdem maßgeblich beteiligt an
● der Neubearbeitung der Betriebsvorschriften
● der Entwicklung und Einführung des Dispatcherdienstes im Jahre 1954
● der Leitung von zahlreichen Kommissionen für besondere Schwerpunktaufgaben
● Vorschlag zur Bildung und Gründungsmitglied der heutigen Ingenieurschule für Transportbetriebstechnik Gotha, langjähriger Prüfungsvorsitzender
– Mitwirkung bei der Ausarbeitung der ersten Studienpläne für die Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" (Lektionen und Vorträge gehalten)
– 1965 bis 1973 (Ruhestand) Leiter der Baubetriebsleitung, Beteiligung am Zustandekommen der Technologie „Fahren und Bauen"
– langjähriger Leiter des Fachausschusses „Rationalisierung der Rangierdienstaufgaben" in der Kammer der Technik (KDT)
– langjähriger Autor der inzwischen nicht mehr erscheinenden Fachzeitschrift „Die Deutsche Eisenbahntechnik" und Mitglied des Redaktionsbeirates
– zahlreiche und gesellschaftliche Auszeichnungen, u. a. Verdienstmedaille der DDR, Verdienter Eisenbahner der DDR, Verdienstmedaillien der DR, Stufen I–III
– noch heute aktiv gesellschaftlich als Referent tätig, Vorstandsmitglied der Wissenschaftlichen Sektion „Eisenbahnwesen" der KDT, Beschäftigung mit der Eisenbahngeschichte, insbesondere mit der des Brückenbaus

Dipl.-Ing. Wilhelm Semper, Lehnitz

Max-Maria v. Weber

Ein Pionier des Eisenbahnwesens

Unter den vielen verdienten Persönlichkeiten der Eisenbahngeschichte sind nur wenige Namen bekannt. George Stephenson und sein Sohn Robert mit Sicherheit. In Deutschland haben sich Ritter von Baader, der Nürnberger Bürgermeister Johannes Scharrer, Friedrich Harkort und besonders herausragend Friedrich List uneigennützig und ihrer Zeit weit voraus denkend als Pioniere des Eisenbahnwesens für den Bau der ersten Linien eingesetzt. Sie dachten über die Grenzen deutscher Kleinstaaterei hinaus. Ihre Erfolge sind sichtbarer Ausdruck der bürgerlichen Revolution im 19. Jahrhundert für ein einheitliches, demokratisches Deutschland.

In den historischen Betrachtungen müssen auch solche vielseitig und erfolgreich tätig gewesenen Ingenieure genannt werden wie Prof. Andreas Schubert (1808–1870), Konstrukteur der ersten deutschen Lokomotive SAXONIA, der Göltzschtal- und Elstertalbrücke, einschließlich der Entwicklung der Berechnungsmethoden derartiger Bauwerke. Zu nennen ist auch Wilhelm Schmidt (1858–1924). Er konstruierte die erste Lokomotive der Welt mit überhitztem Naßdampf, die Heißdampflokomotive. Doch vielen unbekannt sind die Leistungen des Freiherrn Max-Maria v. Weber für das Eisenbahnwesen.

Der Sohn des bekannten Komponisten

Freiherr Max-Maria v. Weber wurde als ältester Sohn des bedeutenden Komponisten Karl-Maria v. Weber am 25. April 1822 in Dresden – fast ein Jahr nach der Uraufführung der Oper „Der Freischütz" (18. Juni 1821) im Berliner Schauspielhaus – geboren. Auf Wunsch seiner Mutter erhielt er nach dem Jägerburschen im Freischütz den Namen Max. Schon im vierten Lebensjahr verlor Max seinen Vater. Die Erziehung des jungen Max oblag der reich begabten Mutter, unterstützt durch des Vaters Freund, den in Berlin lebenden Naturforscher und Afrikareisenden Hinrich Lichtenstein. Diesen Einflüssen und seiner sehr guten Schulbildung auf einer Dresdener Privatlehranstalt verdankte Max-Maria v. Weber gründliche Kenntnisse über die Naturwissenschaften und die Technik. Seine ingenieurtechnischen Studien begann er an dem neugegründeten „Technischen Institut" in Dresden, dem Vorläufer des späteren Polytechnikums bzw. der Technischen Hochschule, der heutigen Technischen Universität.

Schon als Achtzehnjähriger, 1840, konnte er den Lehrgang abschließen. Außerdem hatte v. Weber in einer Dresdener Maschinenfabrik eine praktische Tätigkeit aufgenommen. Ging es ihm doch darum, sich gleichzeitig Grundkenntnisse für einen technischen Beruf anzueignen. Dies befähigte Max-Maria v. Weber, in den folgenden zwei Jahren an der Universität Berlin naturwissenschaftliche und nationalökonomische Vorlesungen zu hören. Zugleich betrieb er das Studium moderner Sprachen, deren Beherrschen ihm in seinem Berufsleben von großem Wert werden sollten. Sein unermüdlicher Drang, sich auf seine künftigen Aufgaben als Ingenieur vorzubereiten, führte ihn als Volontär zusätzlich zum Studium in das Konstruktionsbüro der Lokomotivfabrik Borsig.

Seine Arbeiten bei August Borsig vermittelten ihm tiefe Eindrücke von dem genialen Schaffen dieses Praktikers. Borsig selbst hatte sich vom schlichten Zimmergesellen zu einer bedeutenden Persönlichkeit der damaligen kontinentalen Eisenbahnindustrie empor gearbeitet.

Nach der Ausbildung als Eisenbahner

Im Alter von 20 Jahren wechselte v. Weber nach vielseitiger Grundlagen-Ausbildung in das praktische Berufsleben. Er arbeitete als Maschinentechniker bei der ersten deutschen Fernbahn Leipzig–Dresden, der Sächsisch-Schlesischen Bahn, der Sächsisch-Bayrischen und der Rheinischen Eisenbahn. Fast ein Jahr lang fuhr er selbst als Lokomotivführer, worauf er später selbst mit Recht stolz war.

Durch seinen Vormund Hinrich Lichtenstein bereits als Schüler angeregt, erweiterte Max-Maria v. Weber nun seine Kenntnisse auf Studienreisen. 1844 lernte er Belgien und Frankreich kennen, um sich schließlich das damals industriell fortschrittlichste Land, Britannien, kennenzulernen. Gute Freunde seines verstorbenen Vaters und dessen große Popularität öffneten dem Sohn nicht nur alle Türen bei den bedeutendsten Ingenieuren. Diese vermittelten dem jungen, aufgeschlossenen, begeisterten Ingenieur auch ihre Kenntnisse und Erfahrungen, die er mit den heimatlichen, auf Schulen und in der Praxis erworbenen vergleichen konnte. Max-Maria v. Weber verkehrte – um nur einige zu nennen – bei dem Erbauer des Themsetunnels jener Jahre, K. J. Brunel, und den beiden Stephensons. In seine Heimat zurückgekehrt, trat v. Weber in den sächsischen Staatsdienst. Ihm wurde 1845 die Leitung des Maschinenwesens und bald darauf die des gesamten Betriebes der damaligen Erzgebirgischen Eisenbahn übertragen. In

dieser schon bedeutenden Funktion bewies er bald seine Fähigkeit als Leiter und Organisator. Er fand trotz dieser Aufgaben Zeit, für die deutschen Ingenieure wichtige technische Literatur zu übersetzen, beispielsweise „Stephensons Beobachtungen über die Schienenstöße", „Ursachen des stark unruhigen Laufs der Züge" (Berlin 1847). In Försters Bauzeitung veröffentlichte er eine Abhandlung über Drehscheiben (1847).

Im Alter von 27 Jahren (1849) wurde v. Weber als Hilfsarbeiter in das Finanzministerium zu Dresden berufen. Bald darauf betraute man ihn mit der Einrichtung des Telegrafenwesens in Sachsen.

Drei Jahre später arbeitete Max-Maria v. Weber als „Technisches Mitglied" der obersten Verwaltung des „Östlichen Staatsbahn-Komplexes" und erhielt den Titel Finanzrat.

Der Eisenbahn-Ingenieur als Autor

In diesen Jahren erschienen mehrere fachwissenschaftliche Arbeiten. Dazu gehörten „Das Tantiemesystem" (Chemnitz 1849), „Über die Prinzipien öffentlicher Verkehrsanstalten" (Leipzig 1849), „Die Festigkeit eiserner Balken und Träger" (Dresden 1851) und „Die Technik des Eisenbahnbetriebes in bezug auf dessen Sicherheit" (Leipzig 1854). Besonders mit dieser Schrift leistete v. Weber einen Beitrag für eine bessere Organisation der damaligen deutschen Bahnen. „Die Schule des Eisenbahnwesens" (1857) schließlich war ein umfassendes Nachschlagewerk über Technik, Administration, Statistik und Geschichte der Eisenbahnen. Es würde zu weit führen, die Vielzahl technischer und volkswirtschaftlicher Schriften zu erwähnen. Sie entstanden in rascher Folge und gingen unmittelbar aus der erlebten Praxis hervor. Jene Veröffentlichungen begründeten in verschiedenen europäischen und südamerikanischen Ländern den guten Ruf des Max-Maria v. Weber als erfahrenen Ingenieur. Seine Schriften kennzeichnen objektiv die vollkommene Sachkenntnis des Eisenbahnwesens der damaligen Zeit. Immer wieder bat man v. Weber um Ratschläge und Gutachten von Organisationen aller Art. Im Zusammenhang damit bereiste er die skandinavischen Länder.

Die Familie der bedeutenden Musiker-Persönlichkeit Carl Maria v. Weber übte auch auf Max-Maria einen bedeutenden Einfluß aus. Seine Neigung zu Kunst und Poesie zeigte sich jedoch nicht in der Kunst des Musizierens. Sie wurde in seiner literarischen Befähigung in zahlreichen Schriften deutlich. Von ihm erschienen 1848 Sonetten unter dem Titel „Mein Sommer" und zahlreiche Reiseberichte. Er entdeckte die „Poesie der Schiene". Jede Erfindung, jede Pflichterfüllung, jede scheinbar so geringe Leistung erkannte er als einen wichtigen Teil der Gesamttätigkeit der modernen Gesellschaft. Unter dem Titel „Aus der Welt der Arbeit", erschien eine Sammlung von Reiseberichten, historischen und kunstgeschichtlichen Betrachtungen über bedeutende Eisenbahnbauten, über das Leben der Eisenbahner, der Bergbau- und Steinbrucharbeiter, der Fabrikarbeiter.

Kampf um bessere Arbeitsbedingungen

In Max-Maria v. Weber vereinigten sich also technische und künstlerische Anlagen. Sein umfangreiches Wissen befähigte ihn, stets die gesamte Technik in der Wechselwirkung zur Eisenbahn zu erkennen.

Die zahlreichen Eisenbahnbauten in der Mitte des 19. Jahrhunderts lösten eine technische und arbeitspolitische Revolution aus. Einerseits förderte die Eisenbahn die Industrie durch ihren riesigen Materialbedarf. Andererseits war damit ein rascher, leistungsfähiger, sicherer und billiger Massentransport möglich.

v. Weber kannte aus seiner Praxis die harten Arbeitsbedingungen und die soziale Lage der Arbeiter und Eisenbahner. Die Lokomotivführer und Heizer mußten bis nach 1860 auf gänzlich offenen Führerständen arbeiten, sie waren also Wind und Wetter zu jeder Zeit ausgesetzt. Auf nur aus einem Brett bestehenden Sitzen saßen in jedem Zug zahlreiche Bremser auf ihren Wagen. Eine durchgehende Bremse gab es damals noch nicht. Mancher erfror im Winter, erstickte im Tunnel durch den Qualm der Lokomotive oder stürzte herab. Der sichere Tod war die Folge. Auf v. Webers Hinweise und durch seine Schrift „Gefährdungen des Personals beim Maschinen- und Fahrdienst auf Eisenbahnen" (1862) wurden die überdachten Lokführerstände und Bremserhäuschen gebaut.



Max-Maria v. Weber
Foto: Sammlung des Verfassers

Von besonderer Bedeutung war v. Webers Schrift über „Die Abnutzung des physischen Organismus der Eisenbahnfunktionäre", welche sich der Eisenbahner vom Weichensteller bis zum Lokomotivführer annahm. Diese Männer, deren anstrengender Dienst allzuschnell ihre Kräfte verzehrte, bezahlte man nicht nach ihrer wirklichen Leistung. Es kam vor, daß sich einzelne Eisenbahn-Gesellschaften vor jeder Humanitätsausgabe schützten. Schaffner, Heizer und auch Lokomotivführer wurden nur dann eingestellt, wenn sie auf alle ihre bei unverschuldeten Unglücksfällen gesetzlich zustehenden Entschädigungsansprüche verzichteten.

Von Deutschland nach Österreich

Die Neuorganisation der Sächsischen Staatseisenbahn (1868) durch Zusammenlegen der zwei Direktionen (östlicher und westlicher Bereich) zu einer Generaldirektion veranlaßte v. Weber, aus dem sächsischen Staatsdienst auszuscheiden. Er folgte 1870 einem Ruf nach Wien. Das bedeutete für ihn aber zugleich Abschied nehmen von seinem Geburtsort im Elbetal, von Freunden und vielen Kollegen. Was v. Weber für die Eisenbahner getan hatte, verdeutlicht ihr Fackelzug, voran spielte eine Musikkapelle den Oberon-Marsch, um ihm, dem sie so viel Dank schuldeten, einen Abschiedsgruß zu bringen.

Der österreichische Handelsminister in Wien beabsichtigte, die Abteilung Eisenbahnwesen zu reorganisieren. Die Leitung der Sektion Bau und Betrieb wurden v. Weber und einem anderen Kollegen übertragen. Der große interessante Wirkungskreis erforderte, besondere Maßnahmen durchzusetzen. Dies bedeutete für den hier fremden v. Weber, sich mit einer Kette von Schwierigkeiten abzufinden. Er neigte mehr zur Kritik und Erforschung neuer Gesichtspunkte. Bereits in Sachsen hatte Max-Maria v. Weber im Umgang mit „Bürokraten" Probleme gehabt. Hier in Wien wurden er und sein Kollege als fremde Eindringlinge angesehen. Wo er Fehler feststellte, deckte er sie auf, folgte nur seiner Überzeugung ohne Rücksicht auf den Wunsch Höhergestellter, seine Überzeugungen zu ändern. Annehmlichkeiten des Wiener Lebens und ehrende Aufträge konnten den Mangel für ein befriedigendes Wirkungsfeld nicht entschädigen. Nur eine größere Reform, die der Einführung der einheitlichen Signalordnung für Österreich-Ungarn diente, konnte er durchsetzen. Vergeblich bemühte sich der Fachmann, beim Bau und Betrieb der Bahnen jenes Prinzip durchzusetzen, wonach der Eisenbahnorganismus den gegebenen Existenzbedingungen des Landes entsprechen muß.

Auch der interessante Auftrag, während der damaligen Weltausstellung in Wien als kaiserlicher Kommissar tätig zu sein, befriedigte ihn kaum. Im Auftrage der „Türkischen Gesellschaft zum Bau von Eisenbahnen" und als Mitglied eines technischen Schiedsgerichts bereiste er 1874 die türkischen Bahnen in Europa und Kleinasien. Während dieser Reise sammelte v. Weber eine Fülle wichtiger, nachhaltiger Eindrücke und Erfahrungen.

Inzwischen erlebte das österreichische Wirtschaftsleben eine ernste Krise, als deren Ausdruck in Wien einen Börsenkrach. Vorkommnisse bei der damaligen Lemberg-Czernowitzer Bahn führten 1875 zu einem Prozeß gegen den ehemaligen Generaldirektor dieser Bahn. v. Weber hatte auftragsgemäß diese Bahn als technischer Experte inspiziert und trat vor dem Gericht als Zeuge auf. In seinen sachlichen Äußerungen aufgrund exakter Überprüfungen sprach er sich für die Gesetzmäßigkeiten der Bahnbauten aus, was jedoch nicht der Ansicht Vorgesetzter und der öffentlichen Meinung entsprach. Wiederholt mußten jedoch Staatsanwalt, Verteidiger und Zeugen auf seine Stellungnahme zurückgreifen. Als Sachverständiger konnte er auf andere Erwartungen keine Rücksicht nehmen. Schmähungen, Verdächtigungen und Verleumdungen waren für v.

Weber die Folge. Ein Jahr zuvor raubte ihm der Tod seine hervorragend begabte Frau und die jüngste Tochter. Das bedeutete für ihn eine starke zusätzliche persönliche Belastung. Erst Jahre später (1881) wurde v. Webers klare, von der vollendeten Beherrschung des gesamten Materials zeugende Aussage, getragen von ehrlicher Überzeugung und Unabhängigkeit, öffentlich in der Presse anerkannt.
Der Prozeß führte zu einem scharfen Konflikt v. Webers mit dem österreichischen Handelsministerium. v. Webers Erkenntnisse über die Behandlung des Verkehrswesens standen stark im Widerspruch zu den Auffassungen des vorgesetzten Ministeriums. Beide Seiten verzichteten auf die Verlängerung des im gleichen Jahre ablaufenden Vertrages. Max-Maria v. Weber verließ den österreichischen Staatsdienst, der für ihn zu einem wenig glücklichen Lebensabschnitt geworden war und sich auf seine Gesundheit ausgewirkt hatte. Zunächst wohnte er noch in Wien, umsorgt von seiner klugen Tochter Maria. Er widmete sich mit voller Energie intensiver literarischer Arbeiten.

v. Weber und die Sekundärbahnen

Den deutsch-französischen Krieg hatte v. Weber noch in Wien erlebt. Fachwissenschaftlich erkannte er die Bedeutung der Eisenbahn für den schnellen Transport großer Truppenverbände und des Materials aller Art in einem modernen Krieg. Seine Gedanken als Gelehrter jener Zeit sind in der Denkschrift „Schulung der Eisenbahnen für den Krieg im Frieden" (Weimar 1870) zusammengefaßt. Verstärkt beschäftigte sich v. Weber in diesen Jahren mit den Nebenbahnen, damals als Sekundärbahnen bezeichnet. Seine Gedanken sind in seiner Schrift „Praxis des Baues und Betriebes der Sekundärbahnen mit normaler und schmaler Spur" (Weimar 1871, 2. Aufl. 1872) niedergelegt. Die Erweiterung seiner Grundsätze führte bereits 1874 zu einer neuen kritischen Schrift: „Die Sekundärbahnen mit normaler Spur und langsamer Fortbewegung". Seine veröffentlichten Erkenntnisse waren zahlreichen Kommissionen für das Trassieren und den Bau von Eisenbahnen eine wichtige Grundlage. Jahrzehnte währte die Auseinandersetzung zur Frage: „Private Eisenbahngesellschaft oder Staatsbahn?" Mit seiner Schrift „Industrialisierung und Entwickelbarkeit der Eisenbahn" (Leipzig 1875) beteiligte er sich an diesen Diskussionen. Er trat mit großer innerer Überzeugung dafür ein, die Bahn entsprechend den besonderen Bedürfnissen, denen sie zu dienen bestimmt ist, zu konstruieren, zu errichten und zu verwalten. Demgegenüber stand die zentralisierende Tendenz im Verkehrswesen unter dem Einfluß des Staates. Besonders war dies in Preußen der Fall. Bismarcks dominierender Einfluß setzte sich hier weitestgehend durch. Seine Bedenken meldete v. Weber beim Erscheinen des Reichseisenbahnprojekts nach der Übernahme der Bahnen Elsaß-Lothringens 1871 als „Reichseisenbahnen" in der Schrift „Bemerkungen zum vorläufigen Entwurf eines Reichseisenbahn-Gesetzes" (1875) und in seinem Essay „Nationalität und Eisenbahnpolitik" (Wien 1876) an.

Schon damals wurde der Bau eines Tunnels unter dem Ärmelkanal als Verbindung des britischen Inselbahnnetzes mit den kontinentalen Bahnen erörtert. Das veranlaßte Max-Maria v. Weber, die zu erwartenden „Wechselwirkungen zwischen dem englischen und den kontinentalen Bahnsystemen nach Vollendung des unterseeischen Tunnels" darzustellen (1876). Nach mehr als 100 Jahren wird nun ernsthaft der Bau des Tunnels begonnen.
Aus der Vielzahl seiner Schriften zu Eisenbahnproblemen können im Rahmen dieser Betrachtung nur wenige genannt werden. Großes Interesse fanden neben den bereits genannten Veröffentlichungen folgende Arbeiten: „Normal- oder Schmalspur?", „Die Praxis der Sicherung des Eisenbahnbetriebes", „Wert und Kauf der Eisenbahnen", „Privat-, Staats- und Reichsbahnen" sowie „Der Eisenbahnbetrieb durch lange Tunnel". Das Werk über die „Stellung der deutschen Techniker im staatlichen und sozialen Leben" beschäftigte v. Weber sein ganzes Leben. Er forderte für die Eisenbahn-Verwaltungen Techniker mit hohen wissenschaftlichen und ökonomischen Kenntnissen und einer guten Allgemeinbildung. 1874 äußerte v. Weber den Gedanken einer höheren Ausbildung der Eisenbahntechniker und vertrat in einer Denkschrift den Gedanken einer Eisenbahnakademien. In unserem Staat wurde erstmals auf deutschem Boden dieser Gedanke mit der Gründung der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" (HfV) verwirklicht.

Wieder zurück nach Deutschland

Im Jahre 1878 folgte v. Weber einer Aufforderung des preußischen Handelsministers nach Berlin mit der Aussicht, als Referent im Ministerium auch die Leitung eines großen Eisenbahnorgans zu übernehmen. Am Tage seines Eintreffens in Berlin forderte der Reichskanzler Bismarck, die volkswirtschaftliche Entwicklung sowie die bisherige liberale Richtung, die angeblich tiefe Schäden verursacht hatte, durch eine energische Leitung von oben, durch die Staatsgewalt, zu ersetzen. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten, dem das Eisenbahnwesen unterstand, und maßgebende Persönlichkeiten wünschten v. Webers Kenntnisse und außergewöhnliche Begabung zu nutzen. Aber v. Weber, der in seinen Schriften für die Erhaltung des Eisenbahnindividualismus eingetreten war, konnte nun nicht an der Verstaatlichung der Bahnen mitwirken. Er hoffte aber im Staatsdienst, seine Vorstellungen über die „Technische Akademie" (Eisenbahnakademie) durchsetzen zu können.
v. Weber wurden, ohne ihn in den preußischen Staatsdienst zu übernehmen, besondere Aufgaben zugewiesen. Dabei ging es vor allem um Angaben über das Eisenbahnwesen, den Kanalbau im Ausland. In diesem Zusammenhang reiste er nach England, Frankreich, Skandinavien und Nordamerika. Die Ergebnisse seiner Untersuchungen faßte Max-Maria v. Weber in einer Denkschrift zusammen. Erst nach seinem Tode wurden daraus die Berichte über England und Schweden als „Die Wasserstraßen Nordeuropas" (1881) veröffentlicht. Außerdem entstanden nun aus v. Webers Feder weitere Aufsätze, u. a. „Die Geographie des Eisenbahnwesens", „Die Entlastung der Kulturarbeit durch den Dienst physikalischer Kräfte", „Die Physionomik des Eisenbahnwesens in den verschiedenen Ländern der Erde" und „Die Bewegung der Nährstoffe". Webers Schriften sind treffende Dokumente für den Geist der damaligen Zeit.

Die letzten Monate seines Wirkens

Die Enttäuschungen in seinem arbeitsreichen Leben hatten v. Weber die alte Frische geraubt. Die ihm ungewohnten knappen Formen des preußischen Dienstlebens und der fehlende Garten an seiner Wohnung mitten in Berlin wirkten sich auf seinen Gesundheitszustand negativ aus. Die Reise in die Vereinigten Staaten hatte v. Weber durch seine rastlose Tätigkeit und die hohen sommerlichen Temperaturen sehr angestrengt. Angegriffen kehrte er im Herbst 1880 zurück und trat formell als Geheimer Regierungs- und Vortragender Rat in das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten ein. An der neuen Arbeit konnte sich v. Weber nicht lange erfreuen. Sehr rasch trat ein Herzleiden ein.
Am 18. April 1881, am Tage des Abschlusses des Berichts über seine Amerikareise, beendete ein Herzschlag sein unermüdliches, vielseitiges Wirken. Es ging in die Geschichte und Entwicklung des Eisenbahnwesens ein. Die von ihm in der Mitte des 19. Jahrhunderts erreichten Verbesserungen der Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahner wirken bis in unsere Tage, allgemein unbewußt, aber für alle selbstverständlich!
Sein in Form einer Materialsammlung begonnenes Werk „Geschichte der Wege" mit einer Schilderung der Kulturentwicklung der Menschheit durch die Verkehrsentwicklung entstand in seinem nimmermüden Denken und ist mit Max-Maria v. Weber von uns gegangen. Er wurde auf dem katholischen Friedhof zu Dresden in der Familiengruft beigesetzt.



Auch ein Denkmal

Auf dem Friedhof von Strießen, unweit vom Bahnhof Priestewitz entfernt, wurde bei Nachforschungen zur Geschichte der Leipzig-Dresdner Eisenbahn diese Gedenktafel entdeckt. Der am 8. Oktober 1941 (wenngleich durch eigene Unvorsichtigkeit) tödlich verunglückte Lokomotivführer Hersing hat damit eine Würdigung erhalten, die – auch das ist zu loben – nach so langer Zeit noch präsent ist.

Text und Foto: R. Scheffler, Oschatz

Heinz Schönherr (DMV), Gersdorf, und
Thomas Böttger (DMV), Karl-Marx-Stadt

Erinnerungen an eine „Elektrische"

Die ehemalige Überlandstraßenbahn Hohenstein-Ernstthal–Oelsnitz (Erzgebirge)

Fällt der Name der heutigen Kreisstadt am Fuße des Erzgebirges Hohenstein-Ernstthal, denkt man vielleicht an die 8,7 km lange Sachsenring-Rennstrecke oder an Karl May, dessen Geburtshaus hier steht. Kaum jemand wird sich dagegen an die ehemalige Überlandstraßenbahn erinnern.

Die Wiederkehr des 75jährigen Eröffnungstages am 15. Februar 1988 ist Anlaß, die Geschichte dieses interessanten Verkehrsmittels vorzustellen.

Vom Pferdeomnibus zur elektrischen Straßenbahn

In der Mitte des 19. Jahrhunderts wurden um Lugau und Oelsnitz (Erzgebirge) zahlreiche Steinkohlevorkommen entdeckt. Leistungsfähige Verkehrsverbindungen waren unumgänglich geworden. Am 15. November 1858 nahm die damalige Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn ihren Betrieb auf. Es handelte sich dabei um die spätere Staatsbahnstrecke Chemnitz–Wüstenbrand–Zwickau mit Anschluß nach Lugau. Ab 15. Mai 1879 gab es dann auch eine Zweiglinie von St. Egidien nach Stollberg und ein Anschluß zur Lugauer Linie.

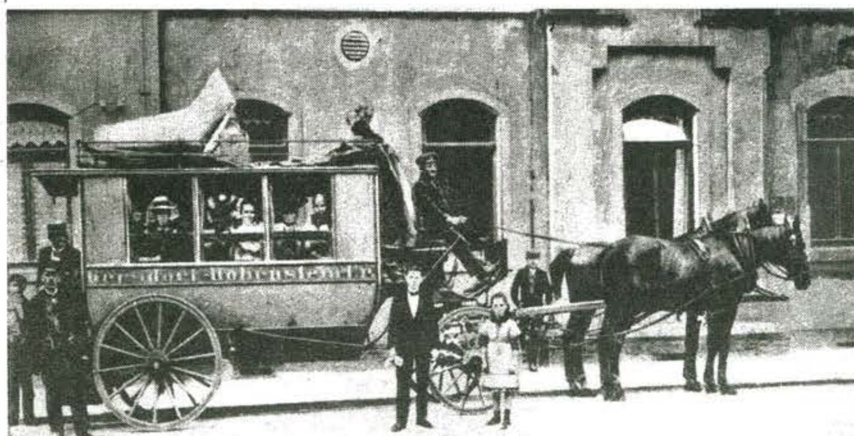
So hatte die Eisenbahn eine Art Ring um das Kohlerevier geschlossen. Doch für die in den nördlich liegenden, benachbarten Gemeinden wohnenden Bergarbeiter machte sich das Fehlen einer direkt in dieses Gebiet führenden Verbindung nachteilig bemerkbar. Auch als die Gersdorfer Gruben Plute, Merkur und die Kaisergrube angelegt waren, verbesserte sich die Lage kaum. Die Steinkohlekumpel mußten neben der ohnehin schon langen Arbeitszeit ihren Weg „per Pedes" in die Wohnorte zurücklegen. Eine entsprechende Staatsbahnlinie mit Abzweig in Hohenstein-Ernstthal wurde zwar geplant, aber nicht realisiert.

Die 1903 eröffnete Pferdeomnibuslinie Gersdorf–Hohenstein-Ernstthal erleichterte den Berufsverkehr; doch sie war bei weitem nicht in der Lage, alle Beförderungsbedürfnisse zu befriedigen.

Das erste Projekt für eine elektrische Bahn von Hohenstein-Ernstthal über Gersdorf und Lugau nach Oelsnitz (Erzgebirge) regte bereits im Jahre 1896 der Oberbergrat Scheibner an. Nach einer öffentlichen Einwohnerversammlung im Dezember 1897 war die Straßenbahn eine beschlossene Sache. Mit dem Bau der Bahn wurde die „Actiengesellschaft Elektrizitätswerke, vorm. Kummer & Co, Niedersedlitz" beauftragt.

Unterschiedliche Auffassungen zur Streckenführung verzögerten den Beginn. Erst als die sich ebenfalls um den Bahnbau beworbene Firma Kunath & Mecklenburg von ihrem Vorhaben zurückgetreten war, rückte die Verwirklichung des Projektes in greifbahre Nähe. Im Januar 1901 schließlich erteilte der Staat die Genehmigung zum Bahnbau. Doch das Niedersedlitzer Unternehmen meldete zwischenzeitlich Konkurs an. Verhandlungen mit Schiemann & Co. wegen einer gleislosen Bahn („Drahtbus") scheiterten, weil das erforderliche Kapital fehlte. Nicht zum Tragen kam außerdem ein entsprechendes Gesuch an die „Gesellschaft für Bau und Betrieb von Eisenbahnen Hennig, Hartwich & Co." in Berlin. Mangelhafte Projektierungsunterlagen waren dafür die Ursache. Erst Jahre später, 1909, wurde ein örtlicher Bahnverband durch die Gemeinden Hohenstein-Ernstthal, Gersdorf, Lugau und Oelsnitz (Erzgebirge) gegründet. Er verhandelte mit der „AG für Bahn-Bau und Betrieb" in Frankfurt (Main) über den Bahnbau. Nach langwierigen Verhandlungen war nun endlich auch die Finanzierung der Bahn geklärt. Die Siemens-Schuckert-Werke wurden anschließend mit der Ausführung der elektrischen Vorarbeiten beauftragt. Am 17. März 1911 erhielt die „AG für Bahn-Bau und Betrieb" zusammen mit der ebenfalls in Frankfurt (Main) ansässigen „Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft" für die „Sächsische Überlandbahn-Gesellschaft mbH" (SÜG) die Konzession zum Bau und Betrieb der Überlandstraßenbahn Hohenstein-Ernstthal–Oelsnitz (Erzgebirge), für den Personen- und Güterverkehr auf 50 Jahre. Am 23. März 1912 konnte der Streckenbau begonnen werden. Ein knappes Jahr später, am 15. Februar 1913, wurde die meterspurige Bahn abgenommen und feierlich eröffnet. Am gleichen Tage ging der letzte Pferdeomnibus auf die Reise.

1



2

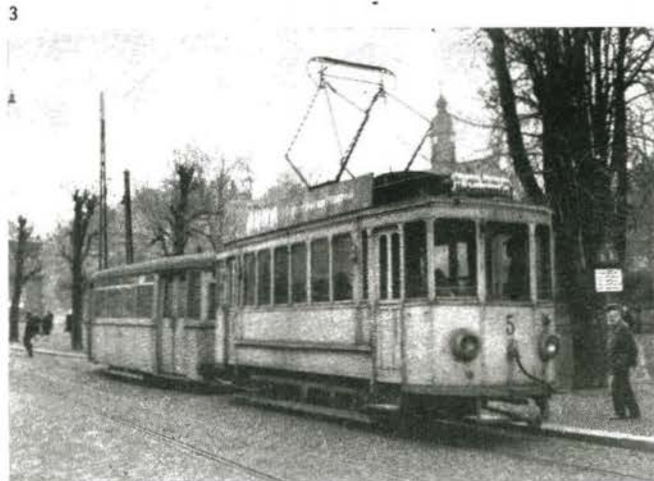


Mit der Überlandbahn ins Kohlerevier

Am 17. Februar 1913 wurde der öffentliche Personenverkehr, am 1. April 1913 der Güterverkehr eröffnet. Ausgangspunkt der Strecke war der Bahnhof Hohenstein-Ernstthal. Hier befand sich auch ein Anschluß zur Umladehalle und Rampe am Güterbahnhof. In Oelsnitz (Erzgebirge) endete die Strecke am Rat-

haus. Der Betriebshof wurde in Hohenstein-Ernstthal angelegt; erst 1927 kam in Oelsnitz hinter der Herrenmühle ein weiterer Wagenschuppen dazu. Auf der eingleisigen Strecke gab es an mehreren Stellen Ausweichgleise.
Existierten zur Betriebseröffnung sechs derartige Anlagen, konnten später wegen höherer Fahrgeschwindigkeiten drei dieser Anlagen entbehrt werden. 1913 wurden für die 11 km lange Strecke 50 Minuten benötigt, im Jahre 1933 nur noch 38 Minuten.
Ortsfeste Signal- und andere Sicherungstechnik waren nicht vorhanden. Auf den Ausweichgleisen wurde dem entgegenkommenden Fahrzeug mit Hilfe eines Glockenzeichens das Freisein der Strecke signalisiert.
Der Gleiskörper lag meist auf dem unbefestigten Straßenrand. Nur zwischen Gersdorf und dem Ortseingang Lugau verlief der 2,6 km lange Streckenabschnitt auf eigenem Bahnkörper. In Gersdorf und Oelsnitz waren die Straßen beim Bahnbau noch nicht befestigt bzw. gepflastert, aber geebnet worden. Erst die Pflasterung dieser Straßen in den 20er Jahren gab dem Oberbau einen besseren Halt.
Nach 1945 wurde bei Gleisreparaturen teilweise ein Schotterbett eingebracht.
Werkeigene Anschlüsse führten zur Uhligmühle in Hermsdorf, zur Kesselschmiede in Lugau sowie zur sogenannten Rußmühle in Gersdorf (Kohlenstaubfabrik Steinbach). Für den Güterverkehr kleinerer Betriebe und die Bevölkerung diente ein bahneigener Güterschuppen in Gersdorf. Maßgeblichen Anteil am Güterverkehrsaufkommen der letzten Betriebsjahre hatten die Getreidetransporte zur Hermsdorfer Mühle und Baustofftransporte in das Senkungsgebiet um Oelsnitz.
Als Fahrdrahtspannung wurde 1000-V-Gleichstrom gewählt. Die Stromversorgung übernahm das Elektrizitätswerk Oberlungwitz über die Umformerstation Hofer Straße. Die Fahrleitungsmasten waren meist in U-Profil ausgeführt, nur an kritischen Stellen wurden haltbarere Gittermasten gesetzt. Zum Belastungsausgleich war von der Umformerstation in Richtung Oelsnitz der Fahrleitungsdraht doppelt, dagegen in Richtung Hohenstein-Ernstthal nur einfach verlegt. Als Blitzschutz dienten an mehreren Stellen Erdschutzschalter.

3



4



1 Die Abschiedsfahrt des letzten Gersdorfer Pferdeomnibusses leitete eine neue Epoche ein. Er ging, die Straßenbahn kam ...

2 ... und wurde am 15. Februar 1913 unter großer Anteilnahme der Bevölkerung eröffnet. Das Foto entstand an der Endhaltestelle in Oelsnitz (Erzgebirge).

3 Ebenfalls an dieser Endhaltestelle präsentierten sich am 7. Dezember 1959 Triebwagen Nr. 5 und der modernste Fahrzeugvertreter der Überlandbahn, LOWA-Beiwagen Nr. 31.

4 Dagegen entsprachen die älteren Beiwagen dem Triebwagenbaulos für die Hohenstein-Ernstthaler Straßenbahn. Am 14. Mai 1960 wurde Beiwagen Nr. 28 zwischen Hermsdorf und Oberlungwitz fotografiert.

Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr

Die bei der Eröffnung der Bahn vorhandenen Personenwagen waren nach einem Artikel des „Hohenstein-Ernstthaler Tageblatts" vom Sonntag, dem 16. Februar 1913, „die modernsten". Weiterhin hieß es, „die Inneneinrichtung ist überaus praktisch und elegant. Der Führerstand ist geschlossen, damit die Fahrer nicht allen Witterungsunbilden ausgesetzt sind, des weiteren haben sie an elektrischer Beleuchtung eine Deckenlampe und vier Seitenlampen im Innern, eine Deckenlampe für die Plattform und zwei Stirnlampen auf dem Dache und außerdem zwei Reflektoren vor der Plattform". Die Triebwagen (Nr. 1–9) baute 1912 die „AG für Eisenbahn- und Militärbedarf, Weimar". Sämtliche Fahrzeuge hatten zunächst einfache Lyrastromabnehmer. Anfang der 20er Jahre wurden sie durch Scherenstromabnehmer ersetzt. Die Wagen waren druckluftgebremst und mit einer zusätzlichen Handbremse ausgerüstet. 1928 beschaffte man einen weiteren Triebwagen von MAN (Nr. 10). Als Besonderheit verfügte er über eine automatische Druckluftregelung, während bei den älteren Motorwagen der Verdichter nur bei der Fahrt mitlief. Die Beiwagen waren mittels Luftschlauch über die Kuppelstücke mit den Triebwagen verbunden. Folgende Beiwagen wurden für den Personenverkehr beschafft: 1912 21 – 29, 1925 22'' (hergestellt in Weimar), 30 – 32 (hergestellt in Breslau), 1928 33 – 35 (hergestellt von MAN) sowie 1957 31'' und 32'' (hergestellt von LOWA).
Bis 1945 gab es keine elektrische Heizung; im Winterhalbjahr spendete ein Ofen für Anthracit-Feuerung angenehme Wärme. Die elektrische Beleuchtung wurde mit einem unter einem Sitz befindlichen Schalter in Betrieb gesetzt.
Den einzigen Triebwagen für den Güterverkehr gab man ebenfalls bei der „AG für Eisenbahn- und Militärbedarf, Weimar" im Jahre 1912 in Auftrag. Er trug die Nr. 11 und hatte in der Mitte beider Seitenwände Schiebetüren. Im Volksmund erhielt dieses Fahrzeug den Namen „Rotfuchs". Zurückzuführen dürfte er auf die rotbraune Farbgebung, aber auch auf die Zuverlässigkeit in den Wintermonaten gewesen sein. Während dieser Zeit sorgte der Wagen Nr. 11 mit dem Streu- und Schienenreinigungswagen Nr. 41 für die ständige Befahrbarkeit der Strecke. Im Bestand befanden sich noch sechs vierachsige gedeckte Güterwagen sowie drei offene Vierachser, zwei offene Zweiachser, ein zweiachsiger Turmwagen zur Fahrleitungsrevision, zwei vierachsige Flach- und ein Hilfsgerätewagen mit dem Baujahr 1912. Nach 1945 wurde der Führerstand des Gütertriebwagens verglast.

Schwere Zeiten für die „Elektrische"

Der zweite Weltkrieg ging auch an dieser Bahn nicht spurlos vorüber. Damals konnten die Fahrzeuge nur notdürftig instand gehalten werden. Oft fehlte es auch an Glas und anderen Materialien.

Am 14. Februar 1945 wurde bei einem Fliegerangriff auf Oelsnitz (Erzgebirge) die Strecke zwischen den km 9,8 und 11,0 stark beschädigt. Der auf diesem Abschnitt befindliche Straßenbahnzug (Tw Nr. 7 und Bw Nr. 22[II]) wurde total zerstört. Das Fahrpersonal hatte den Luftschutzkeller an der Haltestelle „Grüßer" aufgesucht, der ebenfalls einen Volltreffer erhielt. Die Straßenbahner überlebten ihn nicht. Ende März 1945 war der Abschnitt vom eigenen Personal schon wieder befahrbar gemacht worden. Am 13. April 1945 fiel bei einem Luftangriff auf Hohenstein-Ernstthal eine Sprengbombe in die Nähe des Betriebsbahnhofs an der Goldbachstraße. Das eigene Personal beseitigte größtenteils selbst die hier entstandenen Gebäudeschäden. Einen Tag später besetzten bereits amerikanische Truppen dieses Gebiet. Die amerikanischen Panzereinheiten nahmen den Betriebsbahnhof, Material und Werkzeuge zur Reparatur ihrer Fahrzeuge in Beschlag. Die Betriebsmittel mußten unter freiem Himmel abgestellt werden. Der Betrieb ruhte zunächst. Erst am 23. Mai 1945 durfte mit Genehmigung des amerikanischen Ortskommandanten der Personenverkehr wieder aufgenommen werden. Vorerst fuhren die Bahnen nur bis zur Kesselschmiede; das Elektrizitätswerk Oberlungwitz konnte nicht genug Strom liefern. Ab dem 3. Juli 1945 gab es wieder einen festen Fahrplan. Erst nach Übernahme dieses Gebietes durch die sowjetische Besatzung am 5. Juli 1945 rückte der Arbeiterberufsverkehr in den Mittelpunkt des Betriebsablaufs.

Auch in den Nachkriegsjahren gab es für die Belegschaft noch komplizierte Situationen. Im Juli 1954 ließen wolkenbruchartige Niederschläge den Lungwitzbach über die Ufer treten. Die Brücke der Überlandbahn sowie verschiedene Fahrzeuge wurden beschädigt. Auch der strenge Winter 1955/56 hatte seine Tücken. Tausalz an den Weichen wirkte nicht mehr, mehrere Triebwagen bekamen wegen des ungenügenden Kontaktes Motorschäden. Am 8. Februar 1956 mußte schließlich der Betrieb vorübergehend eingestellt werden. Eine Woche später rollte der Berufsverkehr wieder planmäßig.

Ein volkseigener Verkehrsbetrieb

Auf der Grundlage des Volksentscheids ging die SÜG am 30. Juni 1946 in die Hände des Volkes über und wurde am 1. April 1949 in das Kommunal-Wirtschafts-Unternehmen (KWU) des Kreises Glauchau eingegliedert. Im Jahre 1951 wurde schließlich der „VEB (K) Verkehrsbetrieb Straßenbahn Hohenstein-Ernstthal – Oelsnitz i. Erzgeb." gegründet.

Damit war die Grundlage für Neuinvestitionen zur Verbesserung der Bedingungen des Personals geschaffen worden. So wurden ein elektrischer Kran sowie modernere Maschinen für die Elektro- und mechanische Werkstatt angeschafft. Die viel zu kleine Heizung für die Wagenhalle und die Nebengebäude wurde rekonstruiert. Für das Fahrpersonal entstand im Jahre 1952 in Hohenstein-Ernstthal ein Aufenthaltshäuschen. 1953 konnten die Tischlerei und Lackiererei aus der alten Halle in ein neues Gebäude verlegt werden. Gleichzeitig kamen ein Speiseraum und Sozialräume hinzu. Im Mai 1956 wurde ein Lkw des Typs Garant beschafft. Er löste den alten Ford-Lkw ab.

Abschied von der „Funkenkutsche"

Schon längere Zeit plante man, in die Umformerstation einen Reservegleichrichter einzubauen. Oft waren besonders im Winter bei Fahrten mit Licht und Heizung Betriebsstockungen zu verzeichnen. Doch die in der DDR bei Straßenbahnen einmalige Fahrspannung von 1000 Volt stand einer grundlegenden Modernisierung dieses Verkehrsmittels entgegen. Außerdem war die Fahrleitung an vielen Stellen abgenutzt. Viele Masten hätten darüber hinaus erneuert werden müssen. Besondere Probleme bereitete das Senkungsgebiet um Oelsnitz (Erzgebirge). Eine dringend notwendige Rekonstruktion der verschlissenen Gleisanlagen wäre aus diesem Grunde zu diesem Zeitpunkt unzweckmäßig gewesen. Und schließlich stellte die Bahn selbst ein Hindernis für den aufkommenden Kraft- und Individualverkehr dar.

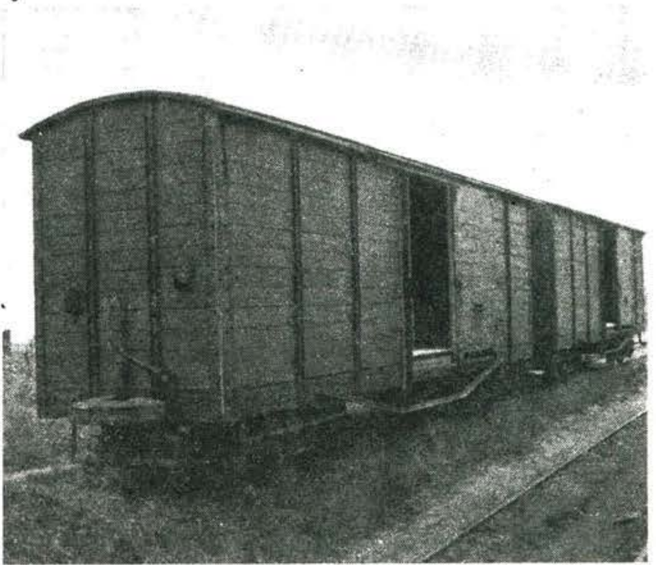
So wurde nach langen Beratungen mit Experten von anderen Verkehrsbetrieben die Stillegung der Überlandstraßenbahn angestrebt. Am 28. März 1960 fuhren die letzten Bahnen. Unter großer Anteilnahme verabschiedeten die Anwohner nach nunmehr 47 Jahren „ihre Funkenkutsche". Die Personenbeförderung wurde durch eine neu eröffnete Kraftverkehrslinie übernommen.

Leider konnte von dieser einmaligen Bahn kein Fahrzeug der Nachwelt erhalten bleiben. Um so mehr ist die Initiative der Arbeitsgemeinschaft 3/88 des DMV in Gersdorf beachtenswert. Sie baute den Führerstand des Tw 5 unter Verwendung von Originalteilen nach (siehe auch S. 18, Abb. 1). Bisher wurde aber für dieses Denkmal noch kein gesicherter Aufstellungsort gefunden.

5



6



5 Der Gütertriebwagen – hier am Güterschuppen in Gersdorf am 7. Dezember 1959 – war das technisch wohl interessanteste Fahrzeug der Elektrischen von Hohenstein-Ernstthal.

6 Daß für den Güterverkehr auch Spezialfahrzeuge vorhanden waren, beweist die Aufnahme vom Güterbeiwagen Nr. 151 (im Vordergrund). Sie entstand – wie Abb. 4 – nach „Toresschluß", und zwar ebenfalls am 14. Mai 1960 im Bahnhof Hohenstein-Ernstthal.

Fotos: Sammlung T. Böttger, Karl-Marx-Stadt (1 und 2); K. Reichenbach, Plauen (3 bis 6)

Quellenangaben

(1) Schönherr, Heinz: Die ehemalige Elektrische Überlandbahn Hohenstein-Ernstthal – Gersdorf – Lugau – Oelsnitz (Erzgebirge), unveröffentlichtes Manuskript
(2) Autorenkollektiv: Straßenbahn-Archiv 3, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1984



modell eisenbahner poster

03 204
Bw Cottbus 1984
Foto: D. Zachow

sonderfahrt

1



2

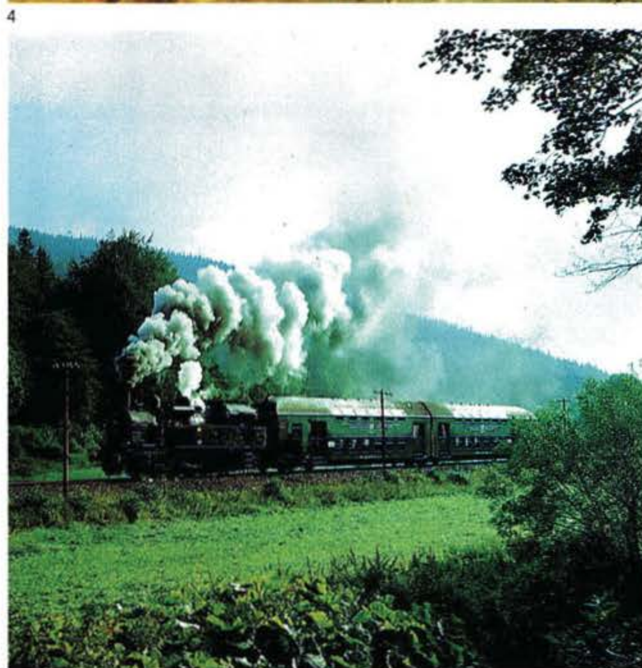


1 Bereits Anfang Mai 1987 fanden Sonderfahrten zwischen Leipzig und Geithain anläßlich des 100jährigen Bestehens dieser Strecke statt. Großer Andrang herrschte auch im Bahnhof Otterwisch.
2 In Berlin war vom 12. bis 21. Juni 1987 auf dem Wriezener Bahnhof wieder ein reges Treiben. Der Grund: Zum zweiten Mal gab es hier eine große Fahrzeug-Ausstellung zu bewundern. Besonders gefragt waren die Lokmitfahrten auf der 89 6009 zwischen dem Ausstellungsgelände und der Warschauer Brücke.
3 Der SVT „Bauart Görlitz" indes fuhr mehrmals um Berlin. Diese Aufnahme zeigt ihn am 5. Juli 1987 in Berlin-Lichtenberg. Mehr darüber auf nebenstehender Seite.
4 und 5 Der MOROP-Kongreß in Erfurt schließlich war Anlaß für weitere Fahrten durch das Thüringer Land. Ob der Traditionszug zwischen Erfurt Hbf und Erfurt West (Abb. 5) oder die zahlreichen anderen Sonderzüge (Abb. 4 bei Manebach): Sie alle werden in guter Erinnerung bleiben.
Fotos: V. Wönckhaus, Leipzig (1); V. Emersleben, Berlin (2); P. Schulz, Berlin (3); G. Weimann, Jena (4 und 5).

3



4



5



Für jeden etwas ...

... beinhaltete das 87er Sonderfahrtenprogramm. Tausende Eisenbahnfreunde aus nah und fern ließen es sich wiederum nicht nehmen, bei der einen oder anderen Fahrt dabeizusein. Viele Stunden ihrer Freizeit opferten Eisenbahner und Mitglieder des DMV, um all diese Exkursionen vorzubereiten. Ihnen gebührt – wie immer – an dieser Stelle noch einmal ein herzliches Dankeschön.
Auch 1987 gab es mehrere Sonderfahrten anläßlich von Solidaritätsaktionen der Journalisten. Ob in Berlin mit der Museums-S-Bahn, in Magdeburg, Cottbus oder Meiningen: Überall waren diese Fahrten gefragt. Ergänzt wurde das DMV-Sonderfahrtenprogramm außerdem durch zusätzlich regional organisierte Veranstaltungen, unter anderem zum 100jährigen Bestehen der Strecke Weimar – Bad Berka, zum Frühlingsfest in Eisenach oder zum 34. MOROP-Kongreß in Erfurt. Auf dieser Seite informieren wir nun über die Sonderfahrten dieses Jahres. Die Organisatoren bemühten sich abermals um ein sehr vielfältiges Programm. Daß dabei auch Streckenjubiläen bzw. andere Höhepunkte berücksichtigt wurden, versteht sich von selbst. Zwei seien hier genannt: 100 Jahre Templin–Löwenberg und 150 Jahre Eisenbahn in Potsdam.
Gleich noch eine Bemerkung in eigener Sache. Vielfach kritisieren „me"-Leser in ihren Zuschriften an die Redaktion die Tatsache, daß es Sonderfahrten gibt, die in der Zeitschrift nicht rechtzeitig und somit zu spät bekanntgegeben werden. Diese Hinweise sind berechtigt. Doch können wir im „me" nur regelmäßig über jene Sonderfahrten und Fahrzeug-Ausstellungen berichten, die unter Mitwirkung des DMV stattfinden. Zweifellos sind dies die wichtigsten und interessantesten. Machmal jedoch organisieren örtliche Organe mit der Deutschen Reichsbahn weitere Fahrten und Ausstellungen, um ausschließlich Orts- und kleinere Streckenjubiläen zu würdigen. Erreichen uns derartige Informationen vor dem jeweiligen Redaktionsschluß – und das ist zunehmend der Fall – werden sie selbstverständlich im „me" veröffentlicht.
Ansonsten werden wir immer unter der Rubrik „dmv teilt mit" rechtzeitig nähere Angaben über die einzelnen Fahrten abdrucken. Die Teilnahme von ausländischen Interessenten ist möglich. Sie wenden sich bitte direkt an das Reisebüro der DDR, Alexanderplatz 5, DDR - 1020 Berlin
me

Tag	Strecken	vorgesehene Triebfahrzeuge
30. 4.	Leipzig – Espenhain – Böhlen – Borna – Narsdorf – Altenburg – Leipzig Bayr. Bf. – Leipzig Hbf	BR E 04, 86, 62
21. 5.	Neustrelitz – Löwenberg – Templin	BR 38[1]
11. u. 12. 6.	Zwickau – Altenburg – Narsdorf – Rochlitz – Glauchau – Zwickau	BR 50, 58
11. u. 12. 6.	Dresden – Karl-Marx-Stadt – Stollberg – Glauchau – Karl-Marx-Stadt – Dresden	BR 01, 03[2], 38[2], 86
20. u. 21. 8.	Putbus – Göhren (2. Fahrt für FDGB)	99.463
3. 9.	Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf	BR 99
3. 9.	Erfurt – Zella-Mehlis – Schmalkalden – Pappenheim – Wernshausen – Erfurt	BR 44, 86, 94
17.–25. 9. tgl. zwei Fahrten	Potsdam Stadt – Beelitz Stadt und zurück, Jubiläum 150 Jahre Eisenbahnwerkstätten Potsdam	BR 62, 65, 74
17. u. 18. 9. tgl. zwei Fahrten	Coswig – Niederau – Nossen – Coswig	BR 58.3, 86
2. 10.	Zwickau – Falkenstein – Schönheide Süd – Adorf – Plauen – Reichenbach – Zwickau	50 849
8. 10.	Bautzen – Cunewalde – Löbau – Herrnhut – Oberoderwitz – Wilthen – Großpostwitz – Bautzen	BR 52

Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg
Fahrttage der Traditionszüge wurden auf Seite 25 dieses Heftes veröffentlicht. Zwischen Erfurt Hbf und Erfurt West sind Traditionsfahrten vom 23./24. Juli bis zum 28. August 1988 – **jeweils sonnabends und sonntags** – vorgesehen.

Mit dem SVT auf Rundkurs durch Berlin

Einst waren die Triebwagen der BR 175 „Görlitz" das Renommee der Deutschen Reichsbahn. Als „Vindobona", „Neptun" oder „Berlinaren" fuhren sie in die benachbarten Länder, auch mit Hilfe der Fährschiffe über die Ostsee. Später rollten sie nur noch im Inland, zuletzt zeitweilig auf der Strecke Berlin–Bautzen sowie für Sonderfahrten.
Im Sommer 1987 fuhr die derzeit einzige noch voll betriebsfähige Einheit wieder einmal planmäßig. An elf Sonntagen konnte man sie zwischen dem 21. Juni und dem 30. August auf einem etwa zweistündigen Rundkurs von Lichtenberg über Wuhlheide, Flughafen Schönefeld, Pankow, Hohenschönhausen und Springpfuhl zurück nach Lichtenberg beobachten. Während der Fahrt wurde neben Lautsprechermusik und MITROPA-Versorgung eine umfangreiche Beschreibung dessen geboten, was am Fenster vorüberzog. Die AG 1/64 des DMV bot an einem Souvenirstand Postkarten und andere Artikel für Eisenbahnfreunde an.
Die Eisenbahn lud ein – und viele, viele kamen. So viele, daß den sehr schnell ausgebuchten Fahrten an fünf Tagen noch eine zweite Runde angehängt wurde. Am Zuge gab es stets etwas Gerangel um ein geringes Restkontingent, welches „für alle Fälle" besonders für auswärtige Interessenten bereitgehalten wurde. Mitgefahren sind insgesamt 3193 Personen, wobei vor allem viele Opas und Omas ihren Enkelkindern die Eisenbahn auf diese Weise näherbrachten. Allen Fahrgästen gefiel es, und sie machten auch rege Gebrauch davon, einmal die technischen Anlagen eines SVT zu besichtigen.
Schön wäre es, wenn die Deutsche Reichsbahn im kommenden Sommer eine Fortsetzung dieser Fahrten auf irgendeine Weise organisieren würde.
P. Schulz, Berlin



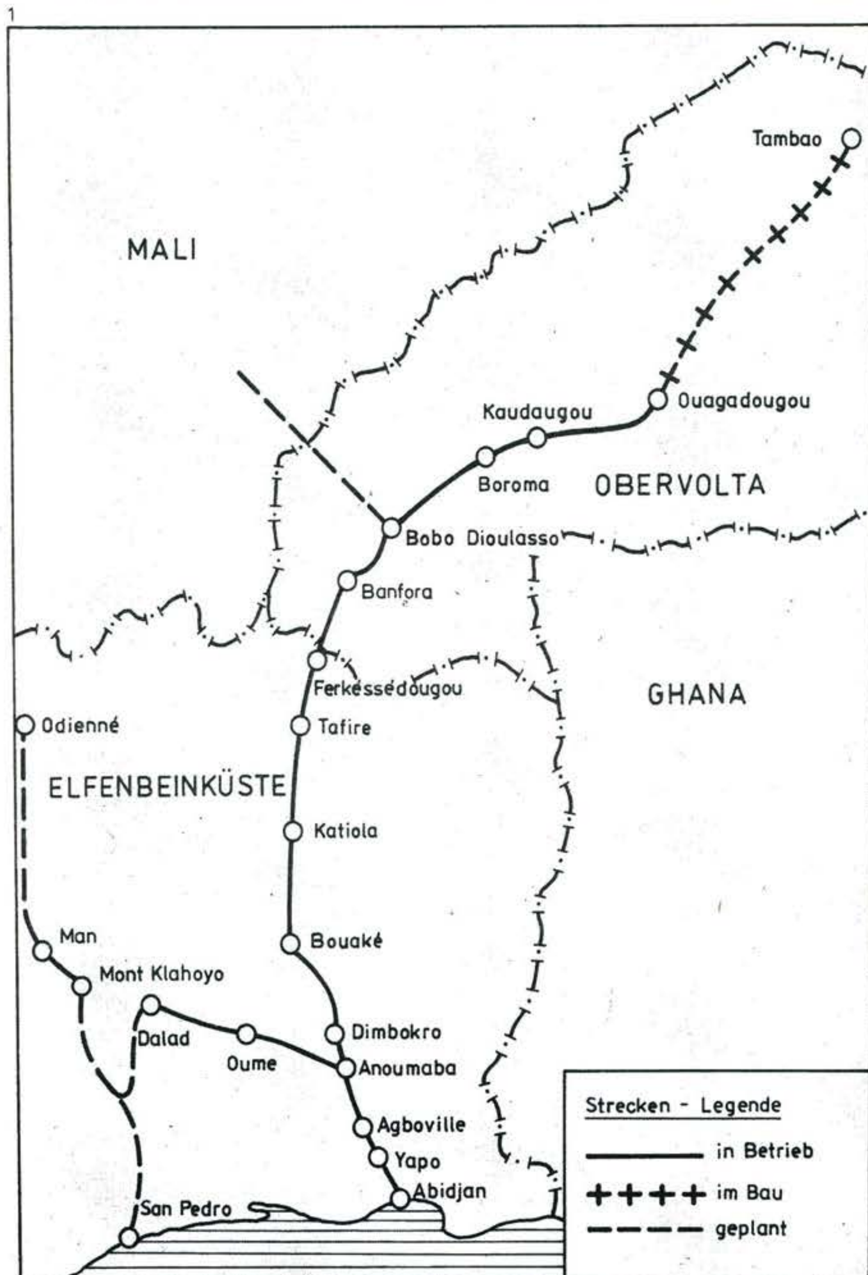
Sie wird auch in Zukunft wieder zur Freude zahlreicher Eisenbahnfreunde unter Dampf stehen: die Lokomotive 01 1531. Das Foto zeigt sie am 10. Mai 1986 beim Verlassen des Saalbahnhofs Jena.
Foto: F. Bochynski, Berlin

Gerhard Arndt (DMV), Dresden

Auf den Schienenwegen Afrikas

Die Abidjan-Niger-Bahn

1



Bekanntlich teilten die europäischen Großmächte Afrika um die Jahrhundertwende in Schutzgebiete und Protektorate auf. Alle Kolonialmächte wollten nun aus ihren Besitzungen einen möglichst großen Nutzen ziehen. Um dies zu erreichen, war hier der Bau von Verkehrswegen unumgänglich geworden. Auch Frankreich hatte in Nord- und Westafrika ein großes Gebiet unter seinen Einfluß gebracht. Es begann am Mittelmeer und endete am Atlantischen Ozean, wurde aber von „fremden Kolonien" unterbrochen.
In Westafrika reichten drei Gebiete bis an den Golf von Guinea. Der Niger, Afrikas drittgrößter und teilweise schiffbarer Strom, lag über große Strecken im Einflußbereich Frankreichs, endete jedoch im englischen Nigeria. Die Kolonialverwaltungen beschlossen deshalb, nach einem einheitlichen System anzulegende Stichbahnen mit einer Spurweite von 1000 mm zum Niger zu bauen und diese später untereinander zu verbinden.

Urwald und Tsetsefliegen

Doch die Verkehrserschließung der 1891/93 von Frankreich in Besitz genommene Kolonie Elfenbeinküste bereitete erhebliche Schwierigkeiten. Ein von der Küste ins Inland reichender undurchdringlicher Urwaldgürtel von etwa 120-km-Breite machte fast jeden Verkehr mit dem Hinterland unmöglich. Die ins Meer mündenden Flüsse waren nur auf kurzen Strecken schiffbar. Der Bau von Straßen schied wegen ungeeigneter Transportmittel aus. Die Tsetsefliegen – gefürchtete Überträger von Seuchen – verhinderten den Einsatz von Zugtieren, und das Auto steckte noch in den Kinderschuhen. Nur Trägerkolonnen durchdringten mühsam den Dschungel, um hochwertige Güter zu transportieren.
1896 begannen schließlich die Vorarbeiten für einen Bahnbau, der in Abidjan, an einem der Küste vorgelagerten Lagunenhaff, beginnen sollte. Diese Arbeiten wurden der damaligen Schutzgebietsverwaltung übertragen. Im Jahre 1903 stellte man von einer 65-Mill.-Fr.-Schutzgebietsanleihe von 10 Mill. Fr. für den Bahnbau bereit. In dieser Summe waren auch die Kosten für den Bau der Hafenanlagen von Abidjan enthalten. Der Bahnbau führte, wie sehr oft, zur Stadtgründung, und die an gleicher Lagune liegende Hauptstadt Bingerville verlor völlig an Bedeutung.
Abidjan hat heute seine eigenen Verkehrsprobleme, denn der 1978 geplante Bau einer Untergrundbahn mit zwei Linien und 36-km-Länge in 1000-mm-Spurweite (!) steht immer noch aus. Doch zurück in die Zeit der Jahrhundertwende.

Nur vor Ort projektiert

Endlich konnte 1904 gleichzeitig mit dem Bau von Hafenanlagen und Bahntrasse begonnen werden. Trotz der klimatischen und topographischen Schwierigkeiten kam man verhältnismäßig schnell voran. 1907 war Ery Moacouguie[x)], km 80, erreicht. Ohne Verzögerung wurde der Weiterbau in Richtung Kouadiokofi[x)] fortgesetzt, da die französische Kammer erneut 22 Mill. Fr. bewilligt hatte. Man hoffte, damit weiter 250 km in das Landesinnere bauen zu können. Eine exakte Kostenkalkulation war aufgrund der nur ungefähr festgelegten Linienführung nicht möglich, da Detailprojektierungen von Fall zu Fall vor Ort erfolgten. Wäre die genaue Planfeststellung für die gesamte Strecke sofort durchgeführt worden, hätte sich der Baubeginn noch um Jahre verzögert.
Wie dringend eine solche leistungsfähige Verkehrsverbindung war, und sei es nur um die Urwaldzone zu überwinden, macht die Gegenüberstellung der Preise für eine Tonne Salz deutlich, die an der Küste nur 25 Fr. und 300 km wei-

x) nicht in der Karte verzeichnet

1 Streckennetz der Abidjan-Niger-Bahn

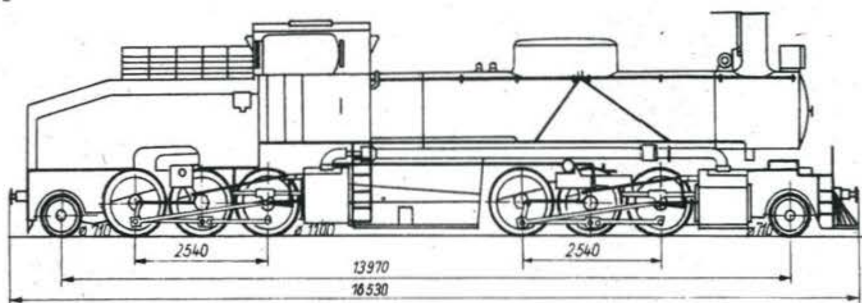
2 Golwe-Gelenklokomotive, gebaut von Haine Saint Pierre, Belgien (Repro aus (2))

3 und 4 Dieselelektrische Streckenlokomotive des Typs B-BB

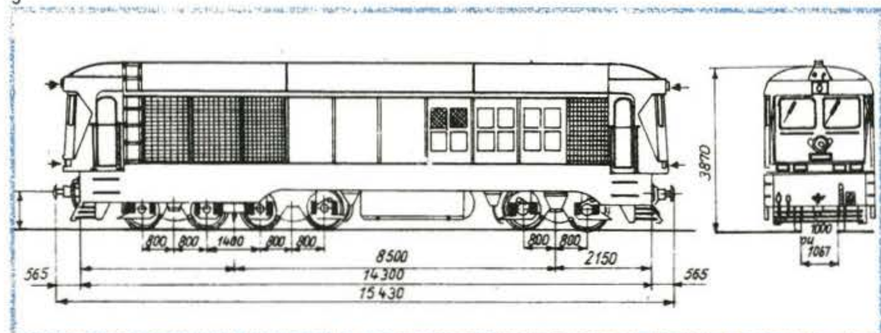
5 und 6 Dieselhydraulische Rangierlokomotive, Typ AA 100, gebaut von Thyssen-Henschel (BRD)

7 Ganzstahl-Niederbordwagen, geliefert von Arbel (Frankreich)

2



3



4



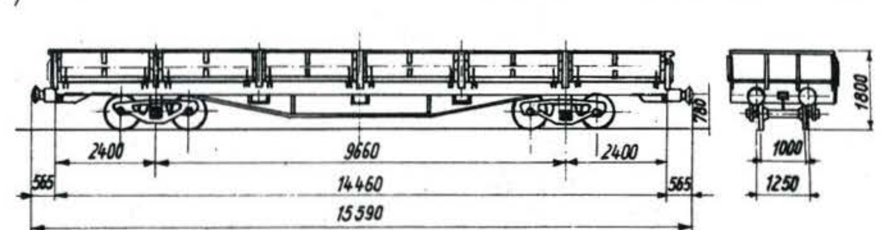
5



6



7



ter im Landesinnern 750 Fr. kostete. Natürlich diente der Transportweg auch dazu, um die Macht der französischen Verwaltung zu sichern.
Am 1. Oktober 1908 erreichte die Gleisspitze bei km 165 die Savanne. Damit war nun endlich der dichte Urwaldgürtel durchschnitten. 1910 konzentrierte man sich auf die Überquerung des Flusses Nzi, km 181, mit einer 250 m langen eisernen Brücke (sechs Öffnungen von 42-m-Stützweite). Im Juli 1912 wurde schließlich der vorläufige Endpunkt, Bouaké, km 313, erreicht.
Durch den Ausbruch des ersten Weltkrieges kamen die Bauarbeiten zum Stillstand. Erst 1924 wurden sie wieder aufgenommen. 1930 gelangte die Bauspitze bis Ferkéssédougou und 1932, nach weiteren 350 km bis Bobo Dioulasso (807 km), einem wichtigen Handelsplatz. Oaugadougou, die Hauptstadt von Obervolta, dem heutigen Borkina Faso, erreichte man erst Anfang 1955.

RAN modernisierte

Der Betrieb der Abidjan-Niger-Bahn stand bis 1959 unter französischer Verwaltung. Anschließend wurde die Bahn von beiden Staaten, Elfenbeinküste und Obervolta, in eigener Regie betrieben. Im April 1960 kam es zu einem zwischenstaatlichen Abkommen über Betrieb, Organisation und Verwaltung. Ein internationales Gremium übernahm diese Aufgabe und firmierte als „Regie Abidjan-Niger" (RAN). Das Netz bestand zu diesem Zeitpunkt aus einer 1 196 km langen Hauptstrecke, wovon 678 km auf dem Gebiet der Elfenbeinküste und 518 km auf dem Staatsgebiet von Obervolta lagen. Für Obervolta ist diese Strecke auch heute die einzige leistungsfähige Verbindung zum Meer und damit das Tor zum Welthandel.
Bald nach Gründung der RAN wurden die bereits früher diskutierten Pläne einer Verbindung mit den Strecken in Guinea und Mali wieder zur Diskussion gestellt. Vorerst kam es jedoch nur zu Ergänzungsbauten in Künstennähe und vor allem zum Ausbau der vorhandenen Strecken.
Nachdem die RAN die Betriebsführung übernommen hatte, stieg das Verkehrsaufkommen schnell. 1967 beförderte die Bahn bereits 3 Mill. Fahrgäste und transportierte 85 000 t Güter. Damit hatten sich in den zehn Jahren des Bestehens der RAN die Zahl der Reisenden als auch die Tonnenkilometer verdoppelt und die Personenkilometer sogar verdreifacht. Der Ausbau der Stammstrecke war nun nicht mehr länger aufzuschieben. Im Herbst 1977 stellte die Weltbank einen Kredit von 23 Mill. Dollar zur Verfügung, der durch weitere Kredite internationaler Banken ergänzt wurde. Nun konnten neue Fahrzeuge beschafft und vorhandene Strecken ausgebaut werden. Dazu gehörte vor allem der Einbau neuer schwerer Schienen. Größtenteils Betonschwellengleis französischer Konstruktion, Betonwürfel unter den Schienen verbunden mit Stabstahl, kamen zum Einbau. Außerdem wurden die Linienführung verbessert, Brücken verstärkt, der 25 km lange Streckenabschnitt Abidjan–Anyama[x)] zweigleisig ausgebaut und die Überholungsgleise in den Bahnhöfen verlängert. Moderne Gleisbaumaschinen von Plasser & Theurer aus Österreich bewährten sich bei diesen Arbeiten ausgezeichnet. Nach den Trassenverbesserungen und Gleiserneuerungen mit Langschienenverschweißung kann auf langen Streckenabschnitten eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h

gefahren werden. Das bisher verlegte Gleis wies unterschiedliche Schienenprofile zwischen 20 und 36 kg/m und Längen von 7,8 bis 14 m auf. Der kleinste Kurvenradius betrug 140 m. Allein diese Angaben verdeutlichen, wie dringend notwendig diese Arbeiten waren. Außerdem hatte die französische Verwaltung in den letzten Jahren ihrer Tätigkeit die Unterhaltung der Anlagen stark vernachlässigt.

Gegen Hunger und Heuschreckenplagen

Obwohl die Bahnlinie bereits seit 1903 den Namen „Abidjan-Niger-Bahn" trägt, wird erst seit geraumer Zeit der Traum einer Eisenbahnverbindung Atlantik–Niger Wirklichkeit. Symbolisch dafür legte der Staatschef von Burkina Faso, Thomas Sankara, am 12. März 1985 das erste Gleisstück der 340 km langen Neubaustrecke (Sahelbahn) von Ouagadougou nach Tambao. Welche Bedeutung die Bahnlinie für den westafrikanischen Staat haben wird, geht nicht zuletzt aus der anläßlich des Beginns der Bauarbeiten herausgegebenen Sonderbriefmarkenserie hervor. Das ganze Volk beteiligt sich an den Bauarbeiten. Mit Hilfe dieser leistungsfähigen Verkehrstrasse sollen Hungerperioden leichter überwunden und Heuschrekkenplagen intensiver bekämpft werden; man rechnet in der Sahelzone – einem Dürregebiet – mit 200 Mill. Hektar Land, das durch Heuschreckeneier verseucht ist. Die bei Tombao lagernden großen Mangan- und Kalksteinvorkommen können durch die Eisenbahn künftig erschlossen werden, und es ist mit einem starken Güterverkehr zu rechnen.

Die größtenteils auf die Produktion landwirtschaftlicher Erzeugnisse ausgerichtete Wirtschaft von Ouagadougou (Hauptstadt Burkina Faso) wird durch den Aufbau kalksteinverarbeitender Betriebe (Zement) erweitert. Der Mangan-Export kann gesteigert werden und wird dem Staat die Möglichkeit geben, seinen internationalen Finanzverpflichtungen besser nachzukommen. Weiterhin ergeben sich auch bessere Verbindungen in die angrenzenden Staaten Mali und Niger. Dadurch wird das Verkehrsaufkommen auf der Strecke Tambao–Abidjan noch steigen.

Einst Dampf-, heute Dieseltraktion

Für das anfangs erwartete geringe Verkehrsaufkommen wurden leichte B- und C-gekuppelte Lokomotiven beschafft, die man später im Rangierdienst verwendete. Drei 15 t bzw. 17 t schwere Lokomotiven und fünf 35 t schwere Tenderlokomotiven unbekannter Herkunft versahen den Streckendienst auf der 80 km langen Anfangsstrecke. Die Fabrik für Eisenbahnbedarf, Decauville, lieferte 1911 für die inzwischen längere Strecke mehrere 2C-Tenderlokomotiven. 1924, als die Bauarbeiten wieder aufgenommen wurden, reichten die Lokomotiven für das inzwischen gestiegene Verkehrsaufkommen und die Beförderung der Baufracht nicht mehr aus. Deshalb kam eine von der französischen Industrie insbesondere für die Kolonien entwickelte 1D1-Schlepptendermaschine zum Einsatz.

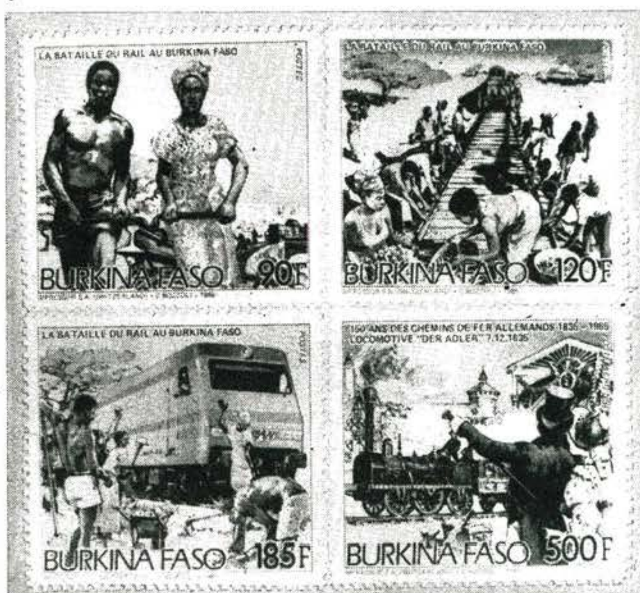
Die erneute Streckenverlängerung, die geforderte Zugleistung infolge des steigenden Verkehrsaufkommens, der schwache Oberbau und die kurvenreich verlegte Strecke erforderten Gelenklokomotiven, wollte man die Strecke nicht umbauen. Die Lokomotivfabrik Haine Saint Pierre, Belgien, hatte inzwischen eine Gelenkbauart speziell für die französischen Kolonialbahnen entwickelt. Als Bauart Golwe (**Gol**dschmidt/**We**ber) bezeichnet, handelte es sich um eine Konstruktion zwischen Mallet und Garrat. Die Maschine hatte die Achsfolge 1'C-C1' und wurde von 1928 bis 1930 erstmalig mit vier Exemplaren an die Abidjan-Niger-Bahn geliefert. (Weitere Lokomotiven dieser Bauart waren nur noch auf der Congo-Ozean-Bahn in Betrieb.) Das immer größer werdende Verkehrsaufkommen erforderte erneut größere Zugleistungen. Deshalb wurden die noch leistungsstärkeren Garratlokomotiven der Achsfolge 2D1-1D2 mit 148-t-Gesamtmasse, gebaut von Franco-Belge in Zusammenarbeit mit Beyer, Peacock & Co, Ltd. Manchester, beschafft. Die 1938 vollzogene Lieferung umfaßte zehn Lokomotiven. Zwei Maschinen kamen auf den Bahnen in Senegal zum Einsatz, wurden aber später zur Elfenbeinküste umgesetzt. Ein Jahr später folgten nochmals zehn und 1941 sieben Lokomotiven dieser Bauart. Der zweite Weltkrieg verhinderte die Beschaffung weiterer Maschinen. Da keine Kriegsverluste eintraten, waren 1956 – dem Zeitpunkt der Vollverdieselung – noch 73 Dampflokomotiven vorhanden. Sie wurden danach systematisch verschrottet.

Die Erstausstattung der modernen Traktion umfaßte 20 dieselelektrische Co-Co-Lokomotiven mit 950 PS von Compagnie Filles, Lille. Das unsymmetrisch angeordnete Zentralführerhaus über einem Drehgestell gab dem Fahrzeug ein lastwagenähnliches Aussehen. Alsthom lieferte etwa zum gleichen Zeitpunkt dieselelektrische Lokomotiven des Typs B-B, jedoch mit Endführerständen. 1962

8



9



8 Dieselelektrische Lokomotive, Typ B-B, auf dem Bahnhof Raviard, einer Station zwischen Dimbokro und Bouake

9 Sonderbriefmarkenserie anläßlich des Beginns der Bauarbeiten an der Sahel-Bahn

Fotos und Zeichnungen: Sammlung Verfasser (3 bis 8); Verfasser (1)

Lokeinsätze

Bw Aue
Am 31. Dezember 1987 endete auch hier der planmäßige Lokeinsatz mit den Maschinen der BR 50.3. Letzter Zug war der N 65355 von Aue nach Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf, gezogen von der 50 3554.
Güm. (Anfang Januar)

Bw Zittau
Am 15. November 1987 wurde der planmäßige Dampflokeinsatz eingestellt. Fallweise werden aber die Lokomotiven 52 8104, 52 8160 und 52 8195 noch für den Güterzugdienst auf der Relation Zittau–Bischofswerda–Zittau genutzt.
Dad. (Anfang Januar)

Bw Görlitz
Am 26. September 1987 wurde letztmalig planmäßig mit Dampflokomotiven gefahren. Im November 1987 kam es für drei Wochen zum nochmaligen Einsatz der BR 52.8 im Zugdienst nach Weißwasser und Spremberg. Vier Lokomotiven werden derzeit für Heizzwecke genutzt: 50 0047, 52 8069, 52 8130 und 52 8185. Davon ist die 52 8069 noch im Zugdienst einsetzbar, ebenso die als Reserve abgestellte 52 8051. Kalt im Bw stehen die 52 8051 und 52 8091, die 50 0072 wurde ohne Tender ins Raw Meiningen überführt. Die 44 2300 gelangte am 19. Dezember 1987 nach Cottbus zur Zerlegung.
Für Fotofreunde zur Information: Die Görlitzer 50.0 kommt derzeit gegen 10.00 Uhr für etwa eine Stunde ins Bw zum Öl bunkern. Danach heizt die Lokomotive an verschiedenen Bahnsteigen. Am günstigsten zu fotografieren ist sie gegen 14.30 Uhr. Dann steht die Maschine mit einer Rostlokomotive gemeinsam auf den Nachbarbahnsteigen 8 und 9 (Ostseite).
Kel. (Anfang Januar)

Est Wilhelm-Pieck-Stadt Guben
Ende November 1987 endete auch hier der planmäßige Dampflokeinsatz.
Folgende Lokomotiven sind vorhanden: 52 8008, 52 8085, 52 8090 (noch im Raw zur L0), 52 8093, 52 8110, 52 8121 (L 5 Raw), 52 8116, 52 8124, 52 8036, 52 8190, 44 1251, 44 2196 (L 7 Raw) und 44 2324. Die 44 1304 wurde ohne Tender zur Verschrottung in das Raw Meiningen überführt. Der Tender wird in der Est zerlegt. Außerdem befindet sich die 52 8024 (ex Angermünde) ohne Tender in der Est. Die durch einen Unfall beschädigte Maschine soll ebenfalls zerlegt werden. Ebenso ist die 52 8036 z-gestellt.
Bach. (Anfang Januar)

Raw „Helmut Scholz" Meiningen
In der letzten Zeit wurden folgende Lokomotiven instand gesetzt:

Juli 1987
44 2687 Bw Gera, 50 3662 Bw Halberstadt, 52 8026 Bw Frankfurt (Oder). Dazu kamen die historischen Triebfahrzeuge 44 1093 (Bw Sangerhausen), 95 1027 (Bw Probstzella). Außerdem aufgearbeitet wurde die schon seit längerer Zeit beim Bw Altenburg als Dampfspender eingesetzte 44 2722.

August 1987
50 3628 Bw Karl-Marx-Stadt, 50 3654 Bw Glauchau, 52 8055 Bw Berlin-Schöneweide, 52 8068 Bw Wustermark, 52 8151 Bw Bautzen. Dazu kommt die Aufarbeitung des Dampfspenders 52 6183 des Kraftwagenausbesserungswerkes Greifswald. Die Lokomotive wird bei dieser Reichsbahndienststelle seit dem 22. April 1981 als Dampfspender genutzt.

September 1987
50 3554 Bw Wittenberge, 50 3606 Bw Halberstadt, 50 3616 Bw Karl-Marx-Stadt, 50 3648 Bw Eberswalde, 52 8098 Bw Falkenberg, 52 8119 Bw Engelsdorf. Hinzu kamen die historischen Triebfahrzeuge 03 1010 (Bw Halle P) und 38 1182 (Bw Gera).

Oktober 1987
44 2105 Bw Weißenfels, 50 3670 Bw Karl-Marx-Stadt, 52 8055 Bw Berlin-Schöneweide, 52 8079 Bw Berlin-Schöneweide, 52 8195 Bw Zittau. Außerdem erhielten folgende Dampfspender eine Untersuchung im Raw: 01 024 (Bw Güsten), 44 154 (Bw Halle), 44 940 (Bw Leipzig-Wahren) und 50 3672 (Bw Dresden).

November 1987
44 1601 Bw Wustermark, 50 3636 Bw Nossen, 52 8109 Bw Hoyerswerda, 86 1049 Bw Karl-Marx-Stadt. Hinzu kamen die Dampfspender 44 0797 des Bw Eisenach sowie die 58 406 des Bw Dresden. Am Kessel der Lokomotive 64 007 wurden starke Schäden festgestellt. Ihre betriebsfähige Aufarbeitung ist deshalb derzeit nicht möglich.
Sch. (Dezember 1987)

---

folgten weitere acht 1600 PS starke Diesellokomotiven der Achsfolge Co-Co, gleichfalls mit Endführerständen, und 1966 sechs Co-Co dieselelektrische Lokomotiven mit nunmehr 2700-PS-Leistung. 1977 schließlich kamen nur 1800 PS starke dieselelektrische Lokomotiven mit der ungewöhnlichen Achsfolge B-BB hinzu, wobei sechs Achsen in drei Drehgestellen angetrieben werden. Ferner wurden noch drei 300 PS starke Rangierlokomotiven beschafft. 1973 waren 73 Diesellokomotiven vorhanden, die vornehmlich von französischen Lokomotivfabriken gebaut wurden.
Mitte der 70er Jahre wandte man sich dann einer neuen Antriebstechnik zu. Thyssen-Henschel lieferte die B'B dieselhydraulischen Streckenlokomotiven DHG 1000, davon 1979 drei (Fabrik-Nr. 32371–32373) und 1982 elf Exemplare (Fabrik-Nr. 32574–32582 und 32830–32834). Bereits 1974 waren von der gleichen Firma acht DHG 400-Rangierlokomotiven Achsfolge B, Typ AA 100, (Fabrik-Nr. 31847–31854) und 1979 nochmals 15 Maschinen (Fabrik-Nr. 32356–32370) gebaut worden. (Die Typenbezeichnung bringt die Achsfolge, jedoch nicht die Antriebsart zum Ausdruck.)

Seit über 50 Jahren auch Triebwagen

Um die Reisezeit zu verbessern, sollte schon in den 30er Jahren der Personenverkehr beschleunigt werden. Neben den sogenannten Bootszügen, die Schlaf- sowie Speisewagen führten und im Anschluß an die europäischen Überseedampfer verkehrten, setzte man 1939/1940 zwei Renault-Triebwagen ein. Selbige waren besonders für Tropenbahnen konstruiert und auf allen französischen Kolonialbahnen in Betrieb genommen worden. Bis 1958 erhöhte sich ihr Bestand auf fünf. Außerdem wurden vier 500 PS starke, dieselelektrische De Dietrich-Triebwagen und von Bullard zwei Trieb- und 16 Beiwagen beschafft. 1970 gab es 15 mit 550 PS und 1982 27 Triebwagen. (Die alten Renault-Triebwagen musterte man wahrscheinlich bis dahin aus.)
Der Personenverkehr mit Triebwagenzügen bewährte sich gut, und so nimmt es nicht Wunder, daß man sich nach Streckenverbesserungen mit der Beschaffung von Schnelltriebwagenzügen befaßte. 1975 kam der erste von der französischen Industrie Francorail M.T.E S.T.C.O gelieferte Fernschnelltriebwagen zum Einsatz. Bei Versuchsfahrten wurden 160 km/h erreicht – eine erstaunliche Leistung bei einer Spurweite von 1000 mm!
Inzwischen kamen weitere Triebzüge hinzu. Sie tragen nun als dritte Generation die Hauptlast des Personenverkehrs. Deshalb gingen der Bestand und die Beschaffung von Reisezugwagen (1982 neun Wagen, Gebr. Crede, Kassel) in den letzten Jahren zurück (1970: 101 Wagen und 1982: 87 Wagen).
Der Güterwagenbestand aller Gattungen wurde 1970 mit 2 135 Fahrzeugen angegeben. Davon sind die nach 1960 beschafften 426 Wagen französischer und belgischer Herkunft ausschließlich vierachsige Drehgestellwagen. Interessant erscheinen die Seitenpuffer an den Fahrzeugen bei 1000-mm-Spurweite, mehrfach bei den Bahnen in ehemaligen französischen Kolonien anzutreffen, sowie die europäische Normalkupplung.

Eigene Waggonfabrik geplant

Nach neuesten Meldungen ist in Bobo-Dioulasso eine Güterwagenfabrik geplant, um den Bedarf im Großraum Westafrika selbst zu decken.
Indien wird vorerst Bauteile liefern und Fachleute stellen. Später soll der Betrieb in eigene Regie übernommen werden.

Quellenangaben
(1) F. Baltzer: Die Kolonialbahnen. Goschen'sche Verlagshandlung G.m.b.H., Berlin und Leipzig 1916
(2) R. Lehmann: Dampflok-Sonderbauarten; VEB Verlag Technik, Berlin 1985
(3) John R. Day: Railways off Northern Africa Arthur Barker Limited, London 1964
(4) A. E. Durrant: The Garratt Locomotive. David & Charles Locomotive Studies; Newton Abbot 1969
(5) Martens, O. u. Karstedt, O.: Afrika; Ein Handbuch für Wirtschaft und Reise Band I und II, Berlin 1936/38
(6) Jahrbuch des Eisenbahnwesens, Jahrgänge 1956–84
(7) –: Eisenbahn Amateur, Zürich, verschiedene Ausgaben
(8) –: Laviedurail, Paris, verschiedene Ausgaben

Nachstehende Veröffentlichung ist der Auftakt für eine Beitragsserie über Frisuren und Umbauten einiger handelsüblicher H0-Modelle. Mit relativ einfachen Mitteln und Methoden wird gezeigt, wie der Triebfahrzeugpark für die Gemeinschafts- oder Heimanlage erweitert werden kann.
Bitte haben Sie dafür Verständnis, daß wir Ihnen nicht in jedem Fall Bezugsquellen für jene Teile vermitteln können, die für diese Arbeiten erforderlich sind. *Die Redaktion*

Herbert Titze (DMV), Berlin

Aus der 56 2719 wird die 56 113

Das Erscheinen des sehr attraktiven Modells der BR 56^{20} hat sicher bei vielen Modellbahnfreunden den Wunsch aufkommen lassen, ein weiteres Exemplar für die Anlage bzw. Sammlung zu erwerben, wobei es sich vom Original möglichst unterscheiden sollte. Bekanntlich entstand seinerzeit die 56^{20} (G 8^2) aus der 56^1 (G 8^3). Da sich beide Maschinen sehr ähneln, liegt ein Umbau des Industriemodells in eine 56^1 nahe. Er läßt sich ohne große Mühe mit wenig Aufwand bewältigen.

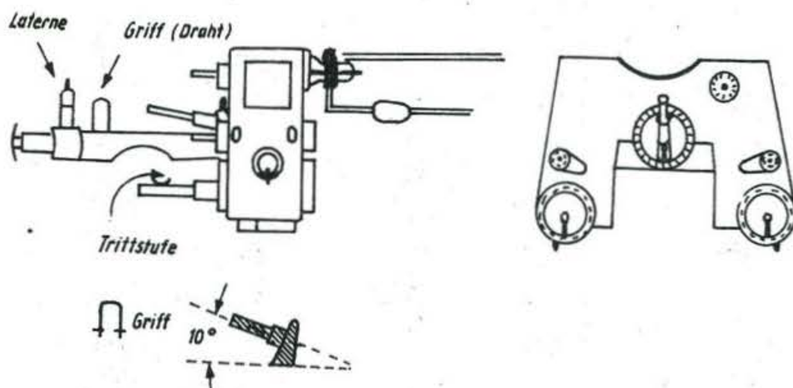
Wichtigster Unterschied der beiden Typen ist das dritte Triebwerk. Ferner hat die 56^1 eine etwas anders geformte Rauchkammerschürze sowie in der Mitte der Steuerung auf beiden Seiten je eine Leiter. Die Tender stimmen völlig überein. Auf der Lokführerseite verlaufen zumeist einige Leitungen etwas anders als bei der 56^{20}.

Beim Umbau wird zunächst das Lokgehäuse vom Fahrwerk getrennt. Von einem Zylinderblock (BR 41/86) schneidet man schräg das Stück mit dem Kolbenstangenschutzrohr ab. Das Schutzrohr wird entfernt und durch das dem Modell der 56^{20} beiliegende ersetzt. Danach ist dieses Stück am Zylinderblock zu befestigen (Abb. 1), nachdem man zuvor die Leitungen auf dem Trittblech unter der Rauchkammerschürze entfernt hat. An den Zylinderblock gehört noch senkrecht ein Stück des Schieberkastens (BR 41/86), wie es die Abb. 1 zeigt. Der hinter dem Zylinderblock liegende Windkessel wird entfernt. Dafür sollte man hinten an den Zylinderblock noch ein Stück der Steuerung des Mittelzylinders anbringen. Von der Rauchkammerschürze wird der Auftritt vorsichtig abgeschnitten und so hoch wie möglich unter dem Ablaßrohr befestigt. Vorher ist die Schürze abzuschrägen (Abb. 2). Unterhalb des Auftritts ist ein Loch für das herausragende Ende des Schutzrohrs vom Mitteltriebwerk zu bohren. Außerdem muß entsprechend Abb. 2 noch eine Trittstufe angesetzt werden. Das am Kessel unterhalb der Rauchkammer befindliche Rohr wird entfernt und so stark gekürzt, daß es oberhalb des Mittelzylinders Platz hat. Die Glocke auf dem Kessel ist zu entfernen. Auf der rechten Kesselseite wird der vorher abmontierte Windkessel vor der Pumpe auf den Umlauf geklebt. Die obere Leitung wird entfernt, die Zuführung zum hinteren Dampfdom abgetrennt und glattgefeilt. Die neue Leitung verläuft vom vorderen Dampfdom am zweiten Sanddom vorbei, dann quer über den Kessel zur Heizerseite und unterhalb des Belpair-Kessels in das Führerhaus (neben der linken Sichtblende; Abb. 3). Auf beiden Seiten muß unmittelbar hinter den Stellen, an denen später die Fangbügel für die Treibstangen zu befestigen sind, je eine dreistufige Leiter (Messing) angebracht werden.

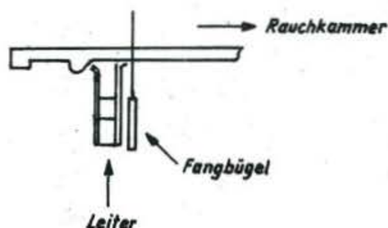
Beim Treibradsatz ist beidseitig das Massestück – wie auf den Abbildungen ersichtlich – etwas zu versetzen. Das läßt sich leicht durch Überkleben mit dünnem Blech und entsprechendem Befeilen bzw. Herausschneiden des nunmehr überflüssigen Massestückteils erreichen oder durch Versetzen des Lagers für Treib- und Kuppelstange.

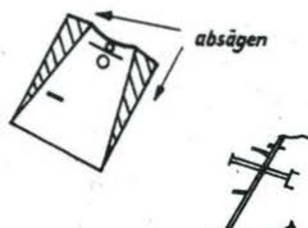
Abgesehen von der neuen Nummer ist damit der eigentliche Umbau fast beendet. Unsere Lokomotive erhält nun noch Trittbleche auf den beiden Kolbenstangenschutzrohren, Griffe auf dem Trittblech hinter den Laternen, Fangbügel[1] und je ein kleines Handräd-

1

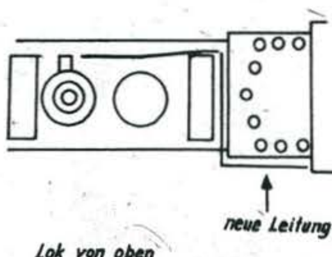


2





3



1 Der veränderte Zylinderblock

2 Die Schürze ist entsprechend abzuschrägen.

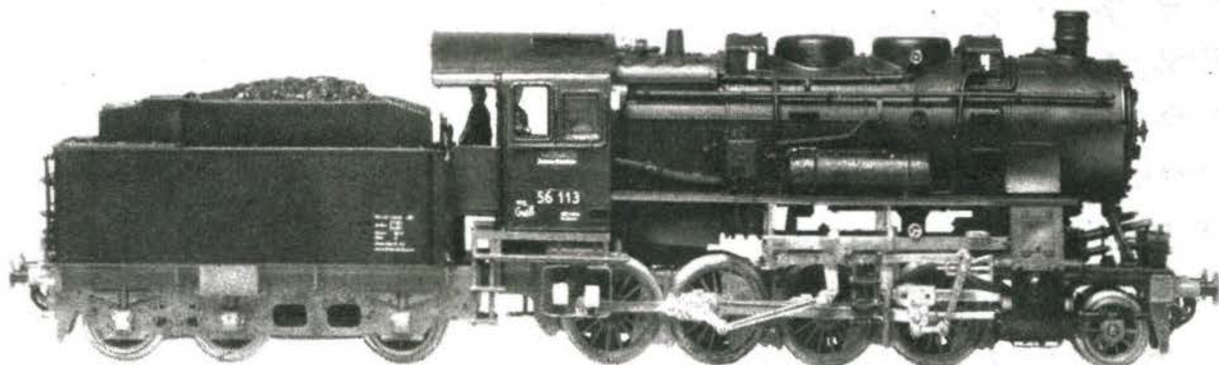
3 Das Führerhaus nach dem Umbau

4 Das umgebaute Modell – nun als 56 113

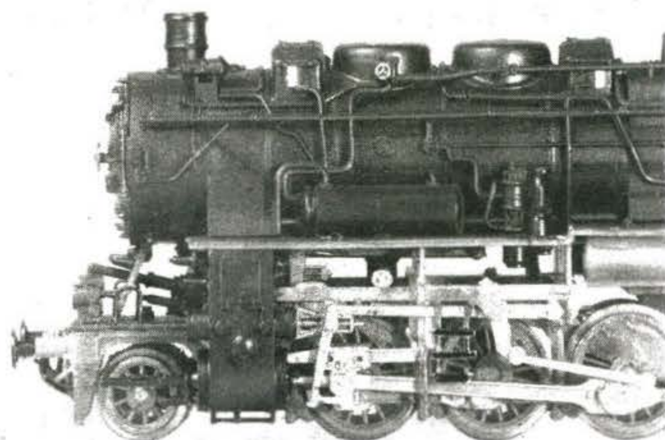
5 und 6 Ein Vergleich mit dem handelsüblichen Industriemodell (hier nicht abgebildet) zeigt, welche Veränderungen zur Nachempfindung der 56 113 notwendig waren.

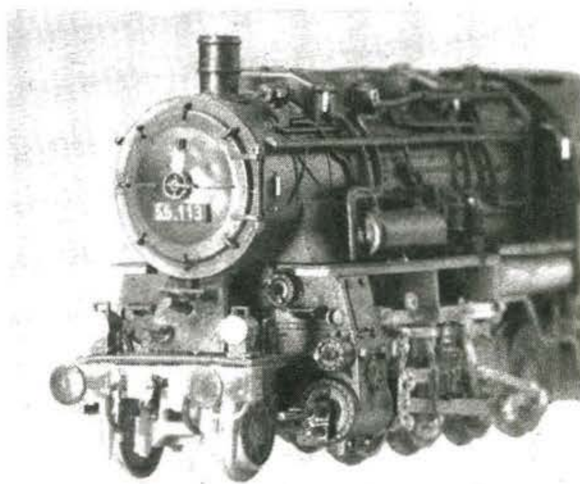
Fotos: A. Stirl, Berlin;
Zeichnungen: Verfasser

4



5





chen links und rechts auf dem Steuerungsträger „Blitze"[2] sowie rechts unter dem Führerhaus einen Tragekasten mit Owalas von der AG 3/46[3]. Auf der „Verbindungsbühne" wird das „Lokpersonal" befestigt. Schließlich erhält das Modell neue Nummernschilder und – wo nötig – eine farbliche Nachbehandlung. Danach kann die Maschine ihren „Dienst" aufnehmen oder in der Vitrine Platz finden.

Fußnoten

1 Kuppelgriffe unter der Pufferbohle von Lok und Tender

2 Bezugsmöglichkeit für DMV-Mitglieder: Otwin Schönau, Möchernsche Straße 25, Leipzig, 7022

3 Bezugsmöglichkeit für DMV-Mitglieder: AG 3/46, Leipziger Straße 187, Dresden, 8030

Thomas Böttger (DMV); Karl-Marx-Stadt, und Heinz Schönherr (DMV), Gersdorf

Umgeschaut in Gersdorf

Seit mehr als 15 Jahren Modellbahnzirkel „Glück Auf"

Den Anfang machte die Nenngröße I

Der erste Gedanke zur Gründung eines Modelleisenbahnzirkels im Gersdorfer Kulturhaus „1. Mai" wurde durch den Gemeindevertreter für Kultur geäußert. Anlaß dafür war die zur Freizeitausstellung im Dezember 1971 gezeigte Anlage in der Nenngröße I von Heinz Schönherr, die viele Besucher anzog. Wenig später rief der Rat der Gemeinde zur Bildung eines Modelleisenbahnzirkels auf. Zwölf Freunde interessierten sich für diesen Zirkel, und schon im Januar 1972 konnte in einer ehemaligen Schule ein Bauraum für das Hobby Modelleisenbahn genutzt werden.

Nun wurde das Domizil erst einmal renoviert und mit einer Heizung ausgerüstet. Schon im Mai 1972 gab es die ersten Bauabende.

Auf dem Weg zur Nenngröße H0

Zunächst waren die meisten Zirkelfreunde recht unerfahren. Ihr Ziel, eine H0-Gemeinschaftsanlage aufzubauen, zeigte sich als eine schwierige Aufgabe. So kamen in den Anfangsjahren neue Mitglieder, andere steckten auf und gingen. Doch beim Bauen sammelte man Erfahrungen; Schritt für Schritt ging es voran. Die erste Ausstellung im November 1978 und damit der erste Auftritt in der Öffentlichkeit brachten Beständigkeit und Zusammenhalt in das durch alle Berufs- und Altersgruppen geprägte Kollektiv. Den damaligen Grundstock der Gemeinschaftsanlage bildete eine im Bau befindliche H0-Großanlage von Heinz Schönherr. Außerdem waren auf der ersten Ausstellung noch einige Heimanlagen zu sehen. Der Zuspruch war groß – die Arbeit hatte sich gelohnt. Die hohe Ausstrahlungskraft des Modellbahnzirkels „Glück Auf" in der Gemeinde mit inzwischen 19 Mitgliedern führte auch zur Gründung der Arbeitsgemeinschaft 3/88 des DMV. Vornehmlich werden hier die Interessen des Vorbildes unterstützt. Hauptaugenmerk richten diese Freunde auf die Geschichte der ehemaligen Überlandstraßenbahn Hohenstein-Ernstthal – Oelsnitz (Erzgebirge), die durch ihren Ort fuhr *(siehe dazu unseren Beitrag auf den Seiten 6 bis 8 dieser Ausgabe – die Redaktion).* Die gute Zusammenarbeit mit dem Modellbahnzirkel „Glück Auf" ist nicht verwunderlich: Der Leiter des Zirkels ist auch gleichzeitig Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft 3/88 des DMV. Das beste Beispiel für das gute Miteinander in Aktion war die letzte Ausstellung im Dezember 1986. Als Kassenstand bauten Mitglieder der AG 3/88 einen Triebwagenperron der ehemaligen Überlandbahn im Maßstab 1:1 nach. Sämtliche Metallteile stammen vom Triebwagen 5 der ehemaligen Überlandstraßenbahn. Die Tischlerarbeiten wurden nach Originalzeichnungen ausgeführt.

1



1 Eigens für die Modellbahn-Ausstellungen wurde der Führerstand des Triebwagens 5 der ehemaligen Überlandstraßenbahn Hohenstein-Ernstthal–Oelsnitz (Erzgebirge) von Mitgliedern der AG 3/88 aufgebaut.

Die H0-Gemeinschaftsanlage

Von vornherein stand fest, daß es eine Großanlage werden sollte. Wünschenswert waren vor allem lange dem Vorbild angeglichene Fahrstrecken, wenige Krümmungen, um die guten Laufeigenschaften auch längerer Fahrzeuge zu gewährleisten, und ein weitgehender Zugang für die Besucher.

Was lag da näher, als das Vorbild in der eigenen Umgebung zu suchen? So wurde als Hauptmotiv der Bahnhof Hohenstein-Ernstthal im Zustand der 50er und 60er Jahre gewählt.

Weitere Objekte des näheren Territoriums, etwa der Hüttengrundviadukt, wurden in die Anlage sinnvoll einbezogen. Ursprünglich sollte die Zeit der Königlich-Sächsischen Staatseisenbahn nachempfunden werden. Dieses Vorhaben wurde aber aufgrund des dafür nicht beschaffbaren Fahrzeugparks bald verworfen. Es blieb aber bei der Dampflokära, und ein Traktionswechsel ist auch nicht vorgesehen. Ebenfalls ein Denkmal wurde der ehemaligen elektrisch betriebenen Überlandstraßenbahn gesetzt. Die Umladeanlagen in Hohenstein-Ernstthal entstanden exakt im Maßstab 1:87. Dadurch ist ein interessanter und somit abwechslungsreicher Betrieb möglich.

Hinzu kamen außerdem noch ein Verschiebebahnhof mit mehreren Gleisen sowie ein Bahnbetriebswerk, zu dem ein 22ständiger Lokomotivschuppen gehört.

Der Aufbau

Die 8,5 m × 8,5 m große Anlage erhielt einen viergleisigen Außenring für den Rechtsverkehr. Den allgemeinen Aufbau kann man als Vorläufer des Standardisierten Modellbahnsystems (SMBS) betrachten. Alle Anlagenteile sind in Rahmenbauweise mit aufliegenden Holzspanplatten aus 20- oder 6 mm starkem Sperrholz gefertigt. Jedes Teil ruht auf vier Vierkanthölzern mit den Abmessungen 50 mm × 50 mm. Die einzelnen Teile werden durch M 8-Schloßschrauben mit Flügelmuttern verbunden. Dadurch ist stets ein Justieren möglich. Die meisten Teile haben eine Höhe von 70 cm. Vier Teile (Bw und Lokschuppen sowie Verschiebebahnhof) sind 80 cm hoch. Ein kleiner Kompromiß mußte bei den Teilen eingegangen werden, auf dem der Bahnhof Hohenstein-Ernstthal untergebracht ist. Die ersten Ein- und Ausfahrweichen liegen hier im Gegensatz zum Vorbild schon in der Kurve.

Die Elektrik

Der viergleisige Außenring ist für einen vollautomatischen Betrieb ausgelegt. Blockstellen ermöglichen eine hohe Durchlaßfähigkeit. Der Betrieb kann auch per Handschaltung erfolgen. Alle anderen Fahrwege werden ausschließlich manuell betrieben. Die Weichen sind mit 20-V-Fernmelderelais ausgerüstet. Für die Steuerung sind 12-V-Robotronrelais vorhanden. 30polige Messerleisten gewährleisten die elektrischen Verbindungen. Für die Versogung mit Fahrspannung sind neun PIKO-FZ1-Trafos und für die Versorgung des Zubehörs acht Eigenbautrafos vorhanden.

Das Bahnbetriebswerk wurde auf der Grundlage von Veröffentlichungen in den Heften 1 und 6/57 des „me" gebracht. Allerdings ist der elektrische Teil vollkommen verändert worden: Durch Vorwahl kann der gewünschte Lokstand eingestellt werden. Durch die Stellung der Drehscheibe wird dann der entsprechende Lokstand mit Fahrspannung versorgt. Der mehrgleisige Ver-

2 Noch immer zu sehen ist bei Ausstellungen die Nostalgie-Anlage in der Nenngröße I. Hier ein Märklin-B-Kuppler bei der Einfahrt in den Bahnhof.

3 Hochbetrieb auf der Nostalgie-Anlage

4 Es darf nicht fehlen: das Nostalgie-Bw.

5 Kein Spielzeug, sondern ein hervorragend gelungenes Eigenbaumodell in der Nenngröße I: die 03 134

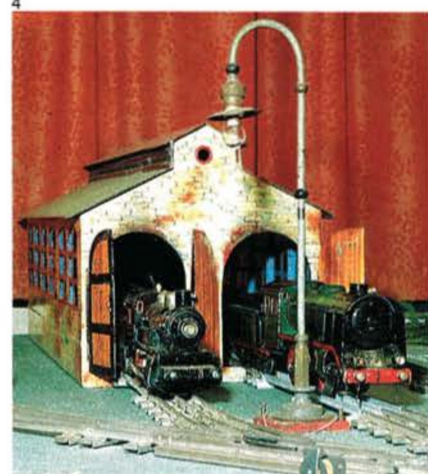
2



3



4



5



6



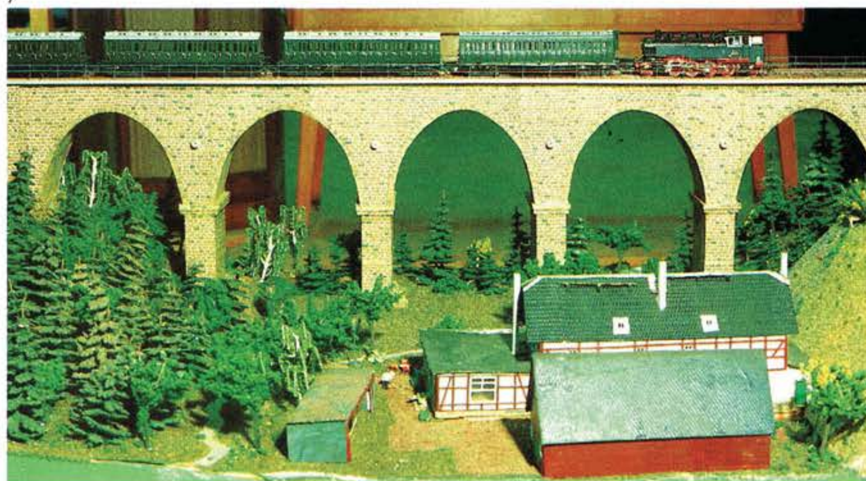
6 Und nun ein Blick auf den exakt nachgestalteten Bahnhof Hohenstein-Ernstthal im Maßstab 1:87

7 Der Hüttengrundviadukt bei Hohenstein-Ernstthal mit der Gaststätte „Hüttengrund"

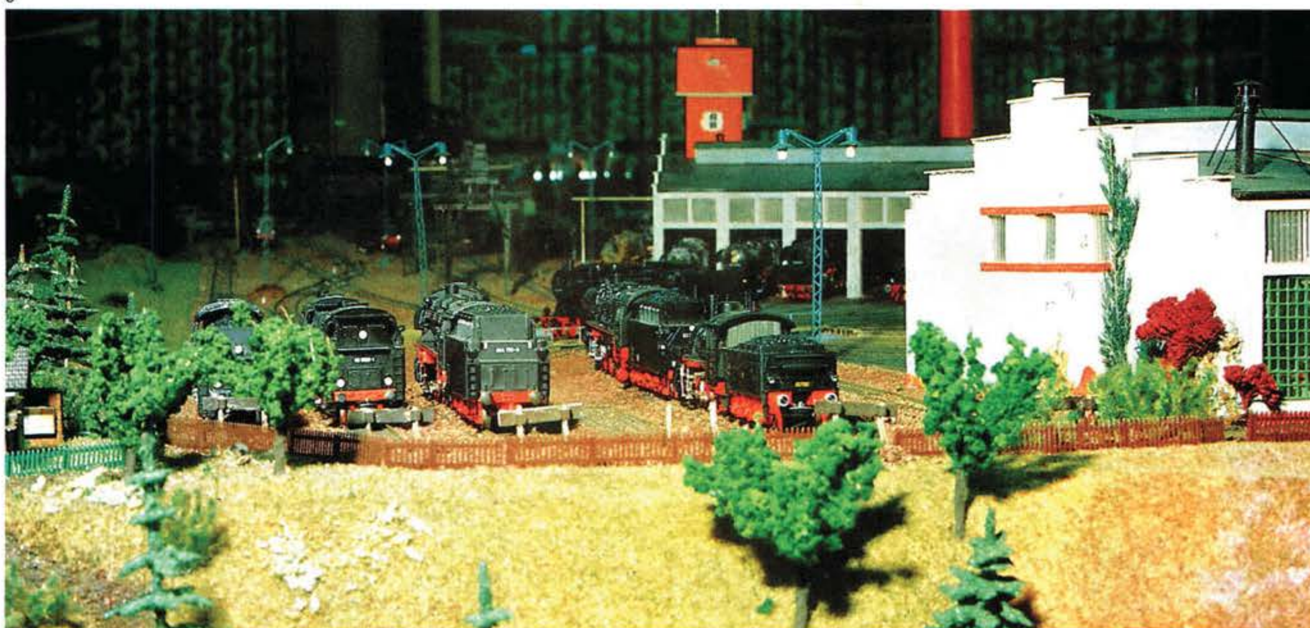
8 Das Bahnbetriebswerk der Gemeinschaftsanlage

Fotos: T. Böttger, Karl-Marx-Stadt

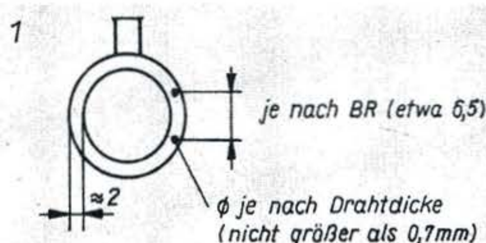
7

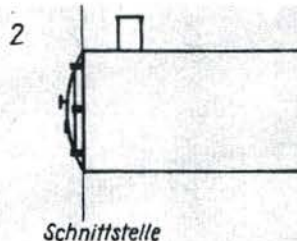


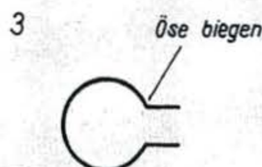
8

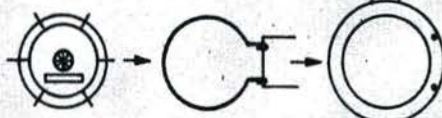


Rauchkammertüren zum Öffnen?

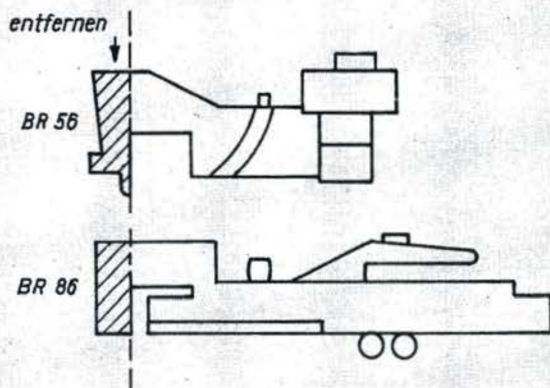












Um einige Vorgänge der Restauration von Dampflokomotiven im Modell-Bw meiner TT-Anlage besser nachgestalten zu können, habe ich vorerst zwei Lokomotiven mit Rauchkammertüren ausgerüstet, die geöffnet werden können.
Diese kleine Bastelarbeit ist bei den Lokomotiven der Baureihen 56 und 86 relativ leicht möglich. (Die BR 35 eignet sich dafür nicht, weil sich unmittelbar hinter der Rauchkammertür die Glühlampe für die Beleuchtung befindet, und bei der BR 81 bzw. BR 92 liegt in der Rauchkammer die Getriebewellenlagerung.) Ist die Entscheidung über den Umbau einer 56er oder 86er gefallen, benötigt man außer der Lokomotive ein zweites Gehäuse, um die Rauchkammertüren zu erhalten. Hierfür können defekte Gehäuse aus der Bastelkiste verwendet werden.
Zuerst wird das Gehäuse von der Lokomotive abgenommen und die Rauchkammertür bis auf den Kessel zurückgefeilt. Ist dies geschehen, kann die nun entstandene Öffnung mit einer Rundfeile bis auf eine Wanddicke von etwa 2 mm vergrößert werden.
Danach sind in das Gehäuse zwei Bohrungen einzubringen (Abb. 1). Ist kein entsprechender Bohrer vorhanden, sollte man sich einer heißen Nadel bedienen. Jetzt wird vom anderen Gehäuse am äußersten Rand des Kessels die Rauchkammertür mit einer Laubsäge abgeschnitten (Abb. 2).
Danach muß die Rückseite der Rauchkammertür verschliffen und gesäubert werden.
Nun biegt man einen Halterahmen, der der Rauchkammertür angepaßt wird, und preßt ihn mit einem Schraubstock flach. Dann können die Ösen gebogen werden (Vorsicht, Rahmen muß mit Rauchkammertür übereinstimmen). Durch diese Ösen ist ein Draht zu führen und an beiden Enden umzubiegen.
Zuletzt werden alle Teile gemäß Abb. 3 zusammengesetzt und verleimt.
Bleibt noch übrig, das Innere der Rauchkammertür nachzubilden. Hierfür wird das Ballaststück verändert. Den unteren Bogen der Rauchkammer ergänzt man mit einem Stück Blech.
Die Rauchkammer-Imitation besteht im wesentlichen aus dem Schornstein mit Funkenfänger und Bläser sowie zwei Einströmrohren (Abb. 4).
Für die Nachbildung des Funkenfängers hat sich ein Stück dünner Trinkhalm, für Bläser und Einströmrohre dicker Draht, bewährt. Bei Bedarf können außerdem Rauch- und Heizrohre angedeutet werden. Zuletzt wird die Stirnfront des Modells mit mattschwarzem Lack behandelt.

J. Richter, Zittau; Zeichnungen: Verfasser

Vorschau

Im Heft 4/88 bringen wir u. a.:

- 90 Jahre Dresdner Hauptbahnhof;
- Historische Feldbahnen in Dresden;
- Fahrzeugarchiv: Ein Triebwagen der ehemaligen KPEV;
- Eine Gartenbahn entsteht;
- Formsignale beim Vorbild;
- TT-Heimanlage.

---

schiebebahnhof erhielt Eigenbauentkuppler, um den Lokwechsel und damit eine schnelle Zugneubildung zu ermöglichen. Auf der Anlage sind 60 Signale, 17 doppelte Kreuzungsweichen und 76 einfache Weichen vorhanden.

Der Ausblick

Die Unterhaltung und Wartung der Gemeinschaftsanlage stellt an das kleine Kollektiv stets große Anforderungen.
Der Besucherstrom zur ersten Ausstellung im November 1978 übertraf bei weitem die Erwartungen. Damals wurden 12 000 Besucher gezählt. Ebenso erfolgreich verlief die zweite Ausstellung im November 1982. 16 000 Besucher kamen damals aus nah und fern. Daß der nun eingeschlagene Weg der richtige ist, bewiesen die 15 000 Besucher während der letzten Ausstellung 1986. Ansporn und Verpflichtung für alle Freunde genug, um weiter dieser sinnvollen Freizeitbeschäftigung nachzugeben.
Noch gibt es auch Probleme. So hat der Arbeitsraum nicht die entsprechende Größe, um bei Veränderungen eine Funktionsprobe in geschlossener Form vornehmen zu können. Dem kann nur durch eine umgebaute elektrische Einspeisung begegnet werden, was für den nächsten Zeitraum vorgesehen ist.
Mehr als 15 Jahre Modellbahnzirkel „Glück Auf" in Gersdorf. Das ist auch Anlaß, dem Leiter des Zirkels und Vorsitzenden der AG 3/88 des DMV ein Dankeschön zu sagen. Als Ratsmitglied hat er es verstanden, die kleine und große Eisenbahn fest in das Kulturleben der Gemeinde einzubeziehen.

Dipl.-Ing. Wolfgang List (DMV),
Stendal

Ein beschrankter Bahnübergang „mit Pfiff"

Ausgangspunkt der hier dargestellten Basteltips war die eigene N-Anlage. Ein bereits vor Jahren erworbener beschrankter „Bahnübergang mit langsam schließenden Schranken" (VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Meisterbereich Glauchau) sollte untergebracht werden. Es bot sich an, ihn in das Detail „Abzweigstelle an der eingleisigen Nebenbahn" einzubeziehen. So wurde der schienengleiche Übergang eines Feldweges in unmittelbarer Nachbarschaft eines kleinen Stellwerkes für die Abzweigstelle vorgesehen (Abb. 1).

Das Ursprungsmodell (Art.-Nr. 5459121/213/00001) wird nur für den Einbau im Gleisbogen angeboten; auf meiner Anlage sollte der Bahnübergang aber in der Geraden liegen. Bevor ich mit dem Umbau begann, testete ich sowohl Laufeigenschaften als auch Reguliermöglichkeiten des mitgelieferten Schwingbügelantriebes. Tatsächlich leistete der Antrieb je nach Stellung der Regulierschraube – wie angegeben – bei 16-V-Betriebsspannung zwischen etwa 12 bis 20 Umdrehungen pro Minute. Jeweils eine halbe Drehung der Regulierschraube diente dem Öffnen bzw. Schließen der Schranke. Die Schranke ließ sich innerhalb von drei bis fünf Sekunden schließen bzw. öffnen. Das erschien aber gegenüber dem Vorbild viel zu schnell. Wie beim Vorbild sollte darüber hinaus vor und während des Schließvorganges ein Läutewerk ertönen.

Außerdem wollte ich erreichen, daß sich die Schrankenbäume nicht absolut gleichlaufend schließen und öffnen.

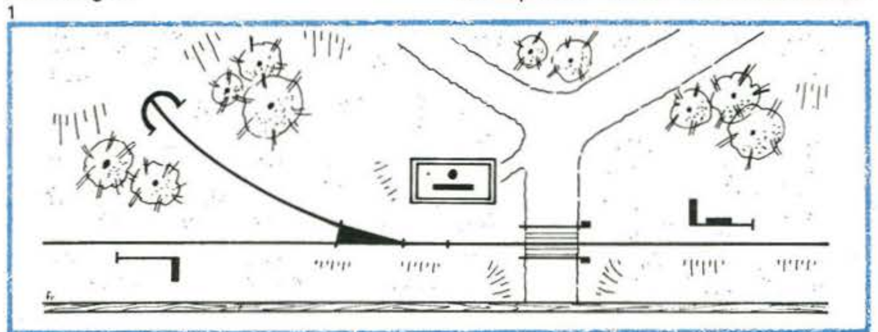
Das Vorbild

Als Schrankenanlage benennt man die Wegübergangssicherungsanlagen an schienengleichen (niveaugleichen) Kreuzungen mit Straßen und Wegen. Schranken sollen den Zusammenprall zwischen Straßenbenutzern und Eisenbahnfahrzeugen vermeiden: Die Straßenbenutzer werden vor der Annäherung von Eisenbahnfahrzeugen gehindert, den Wegübergang zu passieren. An Hauptbahnen sind alle schienengleichen Straßen- und Wegübergänge zu sichern; an Nebenbahnen ist das nur unter bestimmten Bedingungen – in Abhängigkeit von den Sichtverhältnissen sowie den örtlich zulässigen Fahrgeschwindigkeiten der Züge – notwendig. Beim Vorbild unterscheidet man Voll- und Halbschranken.

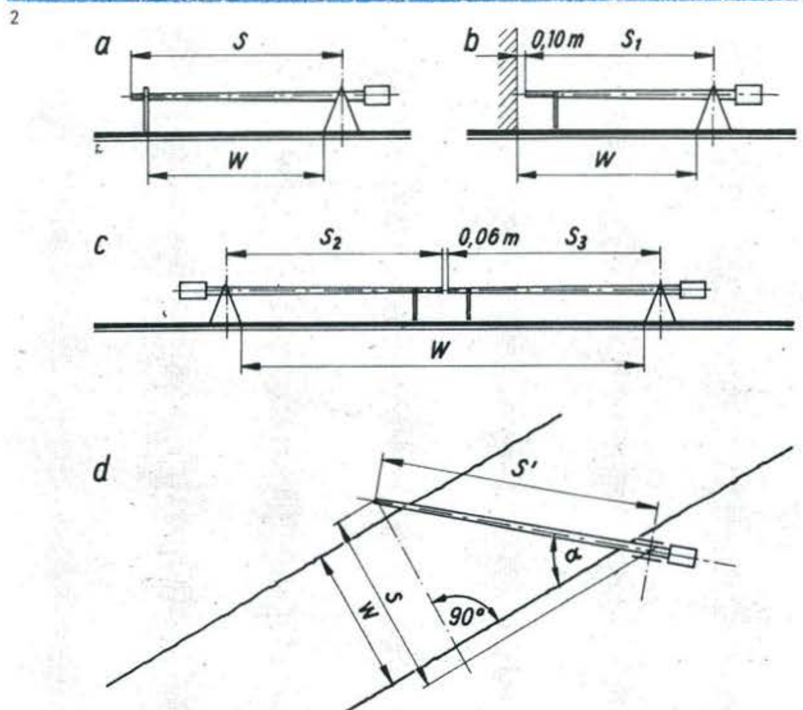
Vollschranken sperren mit ihren Schrankenbäumen die gesamte Straße. Ihre Grundstellung ist „geöffnet". Bei den Halbschranken ist in Sperrstellung nur die rechte Fahrbahn der Straße mit dem Schrankenbaum blockiert. Im Gegensatz zur personalaufwendigen Vollschranke werden die Halbschranken in der Regel durch den Zug gesteuert. Auf Strecken mit automatischem Streckenblock sind sie in die Signalabhängigkeit einbezogen.

Die Vollschranken bewegen sich über Drahtzugleitungen mittels handbedienter Schrankenwinde (freistehend zu ebener Erde oder im Stellwerkraum) bzw. elektrisch angetriebener Winde oder durch elektrischen Schrankenantrieb. In bestimmten Fällen leuchtet zusätzlich ein rotes Blinklicht im Zentrum des Warnkreuzes. Ein Läutewerk warnt vor und während des Schließvorganges die Straßenbenutzer. Eine Sonderform ist die in der Grundstellung stets geschlossene Anrufschranke; sie sichert untergeordnete Wegübergänge. Geöffnet wird die Anrufschranke über eine Fernbedienung vom nächstgelegenen Dienstposten eines Betriebseisenbah-

1



2



1 Lageplan der im Beitrag vorgestellten Wegübergangssicherungsanlage

2 Aufschlagpfosten und Abstand zwischen den Schrankengestellen (Sperrlängen S, Wegbreiten W)

2 a einfache Schranke mit feststehendem Aufschlagpfosten (S = W + 0,6 m)

2 b einfache Schranke mit Pendelstütze (S_1 = W + 0,5 m)

2 c gegenschlägige Doppelschranke mit Pendelstützen ($S_2 + S_3$ = W 1,0 m)

2 d schräge Lage der Schranke ($S' = \frac{S}{\sin \alpha}$)

3 Varianten der Schrankenanordnung

3 a gegenschlägige Schranken an zweigleisigen Strecken

3 b gleichschlägige Schranken an eingleisigen Strecken

3 c Einzelfälle

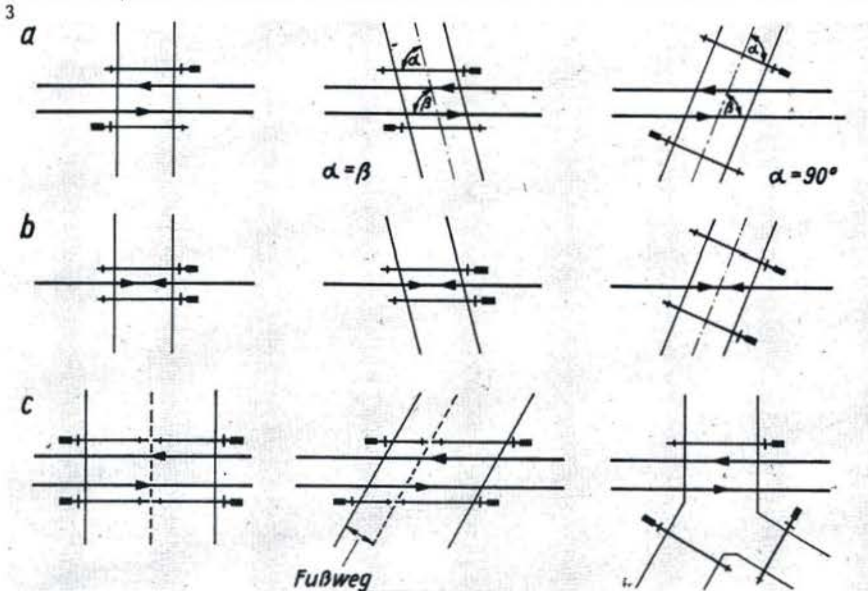
4 Prinzipskizze zu den in der Tabelle erfaßten Hauptabmessungen

5 Getriebe-Schema

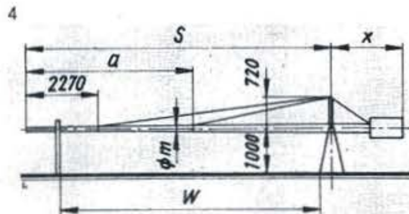
6 Darstellung des Läutewerkes

7 Anordnung des Fadenzuges

Zeichnungen (ohne Maßstab): Verfasser

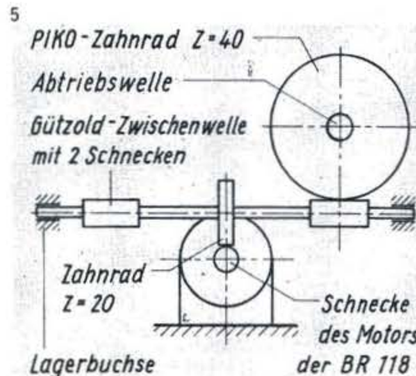


3

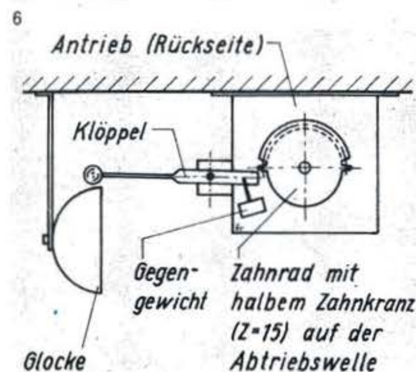


4

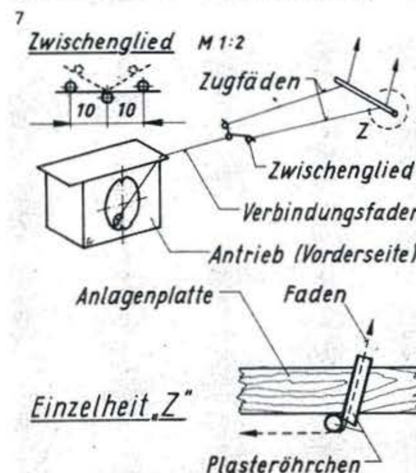
ners. Früher mußte der Benutzer einen gekennzeichneten Hebel, der beim Wärter eine Glocke ertönen ließ (mechanischer Drahtzug), betätigen. Jetzt verständigt man sich durch eine elektrische Klingel bzw. über eine Wechselsprechanlage.
Die Schranken sind im Bahnhof und im Bereich der Block- und Abzweigstellen zu schließen, bevor der Fahrdienstleiter das Signal auf Fahrt stellt bzw. dazu den Auftrag erteilt.
Im Verlaufe der freien Strecke trifft dies sofort zu nach Eingang der Vorausmeldung, ggf. auch nach Ertönen des Zugmeldesignals (bis zu Beginn der 60er Jahre „Abläutesignal" durch den Fahrdienstleiter über die Streckenläutewerke). An mehrgleisigen Bahnen ist die Schranke so aufzustellen, daß die Bäume in Fahrtrichtung des benachbarten Gleises niedergehen. An eingleisigen Bahnen, wo beide Schranken mit derselben Winde bedient werden, sollten zur Verminderung des Winddrucks bei Schranken mit Sperrlängen über 6,1 m möglichst gegenschlägige Schranken verwendet werden. Als Sperrlänge gilt der Abstand Schrankengestell – Drehpunkt – Baumspitze; als nutzbare Wegbreite der Innenabstand Schrankengestell – Aufschlagpfosten, bzw. bei gegenschlägigen Doppelschranken der Abstand zwischen beiden Schrankengestellen (Abb. 2).
Je nachdem, in welchem Winkel sich Strecke und Wegübergang schneiden bzw. wie breit der Wegübergang ist, ergeben sich zahlreiche Varianten der Schrankenanordnung (Abb. 3).



5



6



7

Schrankenbäume werden für Sperrlängen von 2,6 m bis 13,6 m hergestellt. Sie erhalten je nach Schrankengruppe entweder eine einfache oder doppelte Verspannung. Damit wird vermieden, daß sich die Bäume durchbiegen. Die Hauptabmessungen sind der Abb. 4 bzw. der Tabelle zu entnehmen.
Man unterscheidet Schranken mit oder ohne Vorläutewerk. Alle fernbedienten Schranken haben Vorläutewerke. Die Vorläutezeit wird in Abhängigkeit von der Länge des örtlichen Gefahrenbereiches sowie der Geschwindigkeit der Fahrzeuge bzw. Fußgänger errechnet. In der Vorläutezeit – sie beträgt in Abhängigkeit von den örtlichen Verhältnissen bei Fahrwegschranken zwischen 15 Sekunden und 25 Sekunden sowie bei Fußwegschranken zwischen 7,5 Sekunden und 10 Sekunden – bewegen sich die Schrankenbäume noch nicht. An der Antriebsrolle kann aber bereits eine Drehbewegung zwischen 310° bis 490° (d. h. knapp eine bis etwa anderthalb Umdrehungen!) beobachtet werden. Die Vorläutezeit endet im Augenblick der Entriegelung der Schrankenbäume. Das Läutewerk ertönt danach bei gleichzeitigem Senken der Bäume ununterbrochen weiter bis zum Schließen der Schranke (etwa eine halbe Umdrehung der Antriebsrolle). Bei von Hand nicht aufwerfbaren Schranken verlängert sich dieser Vorgang weiter bis zu deren Verriegelung in der geschlossenen Endstellung (etwa eine 3/4 Umdrehung).

Der Modellumbau

Als Ergebnis der Literaturstudien kam für meine Verhältnisse das Modell mit feststehendem Aufschlagpfosten ohne Vorläutewerk, ortsbedient vom Turm, in Frage. Das vorhandene Material mußte dem geraden Gleis angepaßt werden. Dazu zerlegte ich das mit gegenschlägigen Schranken ausgerüstete Modell, nahm die beiden Schrankenbäume mit den Zugfäden heraus und löste die Verbindung (Steg) zwischen beiden Plattenhälften. Die dem Gleishalbmesser entsprechenden Rundungen der Grundplatten entfernt man mit Messer, Säge und Feile. Aufgrund des beschränkten Platzes paßte ich die beiden Plattenteile der vorhandenen Gleisanlage an. Dadurch entstand ein ausreichender Abstand zwischen Schranken und Gleis. Zwangsläufig handelte es sich nunmehr um gleichschlägige Schranken.
Den vorhandenen Schwingbügelantrieb konnte ich – wie eingangs geschildert – nicht verwenden. Ich baute aus einem Motor des N-Modells der Baureihe 118 einer Welle mit einem Zahnrad (Z = 20) und zwei Schnecken (altes Gützold-Ersatzteil aus dem Drehgestell einer V 200) sowie einem weiteren vorhandenen Zahnrad (Z = 40) des alten PIKO-Modells der Baureihe 23 ein Getriebe mit einer Untersetzung von 1:800 (Abb. 5).

Der Motor ist in einem abgesägten Rahmenteil des N-Modells der Baureihe 65 gelagert. Damit sind die Funkentstörung, die sichere Stromzuführung und eine feste Lage gewährleistet. Als Stützelemente dienen diverse Plaste-Platten, weitestgehend Dachteile aus dem Bastelbeutel, die mit Plastikfix verklebt wurden. Die Zwischenwelle lagert in Metallbuchsen (Rohrstückchen).

Vom Schwingbügelantrieb verwendete ich die Grundplatte mit dem Schaltkontakt sowie die Abtriebsscheibe einschließlich Schaltkerben und der verschiebbaren Zugöse. Die elektrische Schaltung ist identisch mit der des Schwingbügelantriebes. Da bei jedem Modelleisenbahner ohnehin verschiedenartige Bastelteile vorhanden sind, wird lediglich eine Prinzipskizze des Schrankenantriebes wiedergegeben. Er ermöglicht bei etwa 8-V-Betriebsspannung (Halbwelle!) eine durch ein Vorschaltpotentiometer regulierbare Laufzeit von etwa 18 Sekunden und eine halbe Umdrehung, also knapp zwei Umdrehungen pro Minute! Die Schrankenbäume selbst bewegen sich etwa 10 Sekunden lang. Der Antrieb bringt vergleichsweise ähnliche Bewegungsverhältnisse wie beim Vorbild. Wegen dieses Effektes, der auch am Originalschwingbügelantrieb vorhanden ist, kann der Antrieb mit einem Läutewerk ergänzt werden. Bei mir gibt es insgesamt 15 Schläge ab, davon vier Schläge „zwischen Entriegelung" und Beginn der Bewegung der Bäume, sieben Schläge während des Senkens der Bäume sowie vier Schläge „bis zum Verriegeln" der bereits aufliegenden Bäume.

Die weitestgehend vorbildgetreue Wirkung konnte durch folgende Technik erreicht werden:

Auf dem anderen Ende der Abtriebswelle ist ein Zahnrad aus einem Metallbaukasten befestigt, dessen Zähne vorher auf dem halben Umfang zu entfernen waren. Die verbliebenen 15 Zähne haben einen Klöppel (alter Anker einer elektrischen Hausklingel), der auf die Glockenschale schlägt. Das Schlagwerk mußte so justiert werden, daß der niederfallende Klöppel die Glocke gerade noch anschlagen kann, bevor er vom nächsten Zahn angehoben wird. Dadurch entsteht ein verblüffend „scheppender" Klang. Je größer die Glocke, desto echter der Ton. Ich habe eine becherförmige Glocke gefunden, die sich hervorragend eignet. Der Klöppel wurde mit einem Gegengewicht versehen, damit der Antrieb nicht unnötig gehemmt wird.

Da der gesamte Antriebsmechanismus einschließlich der Glocke unter der Anlagenplatte angeschraubt ist, wird das Gesamtbild nicht gestört. Weil der Glockenton in unmittelbarer Nähe der Schranken ertönt, ist der Effekt faszinierend (Abb. 6)!

Das „Nachhinken" des einen Schrankenbaumes gegenüber dem anderen ist einfach zu verwirklichen und an allen Antrieben anwendbar (auch bei einem Handantrieb!).

Beide Zugfäden kommen direkt nebeneinander aus der Sockelplatte heraus. Sie sind durch ein Plasteröhrchen bis zum Antrieb zu führen und werden beide an der Zugöse angeknotet. Dadurch ist der absolute Gleichlauf der Bewegungen gesichert. Beide Zugfäden kommen wegen der veränderten Sockelplatten im Abstand von 50 mm nebeneinander aus der Unterseite der Anlagenplatte heraus. In den Bohrungen stecken kurze Plasteröhrchen zur Vermeidung der Reibungswiderstände. Umgelenkt über ein an der Platte festgeklebtes Plasteröhrchen laufen sie dann zum Antrieb. Hier wurde ein Zwischenglied eingefügt, das den gewünschten „Nachhinkeindruck" überraschend einfach ermöglicht: Ein kleines Drahtstück von etwa 30-mm-Länge erhält drei Ösen. In die beiden äußeren wird je ein Zugfaden geknotet, die mittlere ist durch einen neuen Faden mit der Zugöse des Antriebs verbunden. Je weiter die äußeren Ösen des Zwischengliedes auseinanderstehen, desto mehr hinkt ein Schrankenbaum dem anderen nach. Ihr Abstand beträgt nur 5 mm (Abb. 7).

Tabelle Hauptabmessungen der Reichsbahnschranke (alle Maße in mm)

Sperrlänge S	Vorbild	2 600	3 600	4 600	5 600	6 600	7 600	8 600	9 600	10 600	11 600	12 600	13 600
	H0	30	41	53	64	76	87	99	110	121	133	145	156
	TT	22	30	38	47	55	63	72	80	88	97	105	113
	N	16	23	29	35	41	48	54	60	66	73	79	85
Wegbreite W	Vorbild	2 000	3 000	4 000	5 000	6 000	7 000	8 000	9 000	10 000	11 000	12 000	13 000
	H0	23	34	46	57	69	80	92	103	115	126	138	149
	TT	17	25	33	42	50	58	67	75	83	92	100	108
	N	13	19	25	31	38	44	50	56	63	69	75	81
Schrankengruppe			I				II				III		
Abstand x	Vorbild	900	900	1 000	1 000	1 200	1 200	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400
	H0	10	10	12	12	14	14	16	16	16	16	16	16
	TT	8	8	8	8	10	10	12	12	12	12	12	12
	N	6	6	6	6	8	8	9	9	9	9	9	9
Gesamtlänge des Baumes	Vorbild	3 500	4 500	5 600	6 600	7 800	8 800	10 000	11 000	12 000	13 000	14 000	15 000
	H0	40	51	65	76	90	101	115	126	137	149	161	172
	TT	30	38	46	55	65	73	84	92	100	109	117	125
	N	24	29	35	41	49	56	63	69	75	82	88	94
Abstand a	Vorbild	–	–	–	–	–	–	–	–	6 270	6 270	7 270	7 270
	H0	–	–	–	–	–	–	–	–	72	72	84	84
	TT	–	–	–	–	–	–	–	–	52	52	61	61
	N	Darstellung der Verspannung nicht nötig, da zu grob ausfallend)											
mittlerer Baumdurchmesser	Vorbild	100	100	100	116	132	132	132	148	148	148	148	148
	H0	1,0	1,0	1,0	1,3	1,5	1,5	1,5	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
	TT	0,8	0,8	0,8	1,0	1,0	1,0	1,0	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
	N	0,6	0,6	0,6	0,7	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9

Anmerkungen:
Höhe des Drehpunktes über der Erdoberfläche: Vorbild 1000 mm, H0 12 mm, TT 8 mm und N 6 mm.
Die Stütze der Verspannung steht über dem Drehpunkt des Baumes.
Der Abstand Baumachse – Stützenende beträgt beim Vorbild 720 mm, H0 8 mm TT 6 mm und N 5 mm.
Der Stahldraht der Verspannung hat einen Durchmesser von 5 mm. Er ist bereits im Maßstab 1:87 nur noch mit einem 0,06 mm starken Faden darzustellen.
Der vordere Befestigungspunkt der Verspannung liegt immer 2 270 mm (H0 26 mm, TT 19 mm) von der Baumspitze entfernt.
Schranken der Schrankengruppe I haben keine Verspannung, die der Gruppe II haben eine einfache und die der Gruppe III eine doppelte (nur hier wird das Maß a benötigt).

Quellenangaben

(1) Autorenkollektiv: transpress-Lexikon EISENBAHN, 6. Auflage; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1981

(2) Ministerium für Verkehrswesen, Hauptverwaltung des Betriebs- und Verkehrsdienstes der DR: DV 456 „Dienstvorschrift für den Schrankenwärterdienst" (Schravo), gültig ab 1. 1. 1970

(3) Reichsbahn-Zentralamt für Bau- und Betriebstechnik: diverse Zeichnungen zur Reichsbahnschranke, Berlin 1934

dmv teilt mit

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt zum Generalsekretariat senden. Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Sonderfahrten

Bezirksvorstand Halle

Am 30. April 1988 anläßlich des 75jährigen Streckenjubiläums der Nebenbahn Böhlen–Espenhain mit voraussichtlich folgenden Lokomotiven: E 04, 86, 62. Fahrtstrecke: Leipzig Hbf (Abfahrt etwa 8.55 Uhr)–Espenhain–Borna–Geithain–Altenburg–Leipzig Bayrischer Bf–Leipzig Hbf (Ankunft etwa 18 Uhr). Teilnehmerpreise: Erwachsene: 36,50 M; Kinder bis 10 Jahre: 19,– M; Vorzugspreis für DMV-Mitglieder bei Angabe der AG-Nr.: 30,– M. Im Teilnehmerpreis sind inbegriffen: Begleitheft, Fotogenehmigung für zahlreiche Fotohalte, kleine Ausstellung von Werkbahnfahrzeugen der Kohleindustrie in Espenhain, Imbißbeutel. Des weiteren MITROPA-Bewirtschaftung und Souvenirverkauf im Zuge. Teilnahmemeldungen **nur** per Postanweisung bis 10. April 1988 an: DMV, Bezirksvorstand Halle, Kommission für Eisenbahnfreunde, PSF 8, Mölkau, 7126. Die in der Reihenfolge des Posteingangs vergebenen Fahrkarten werden mit der genauen Abfahrtzeit rechtzeitig zugesandt.

AG 3/58 „Traditionsbahn Radebeul–Radeburg

1. Öffentliche Traditionsfahrten am 4./5. (AB) und 26. (B) Juni, 16./17. (A) und 31. (B) Juli, 14. (C) August, 4. (C) und 18. (BC) September sowie 1. (A) Oktober 1988; Radebeul Ost ab etwa 9 und 13 Uhr über Moritzburg nach Radeburg und zurück, Ankunft etwa 12 und 18 Uhr. Fahrkartenbestellungen nur durch Einzahlung des Teilnehmerpreises von 5,– M je Person (Kinder bis 10 Jahre 3,– M) per POSTANWEISUNG an: DMV, AG 3/58 „Traditionsbahn", PSF 56, Radebeul, 1, 8122. Auf dem Empfängerabschnitt bitte Fahrtag, Zug und Personenanzahl angeben! Restkarten am Zuge.
Lokeinsatz: A: 99 713, B: 99 539, C: 99 561 (s. o.); AB o. BC – Zweizugbetrieb!

2. Heimatfahrt mit geführter Wanderung durch das Moritzburger Teichgebiet am Pfingstsonnabend, dem 21. Mai 1988, mit dem Traditionszug und Lok 99 539; Radebeul Ost ab 8.41, an 17.40 Uhr. Teilnehmerpreis inclusive Mittagessen und Kaffeetrinken: 23,– M (Kinder bis 10 Jahre 20,– M). Fahrkarten im Vorverkauf wie unter 1.!

3. Anläßlich des Bahnhofsfestes „150 Jahre Eisenbahn in Radebeul" am 16./17. Juli zusätzlich je zwei Sonderfahrten mit dem Traditionspersonenzug der DR und Lok 38 1182 auf der ehemaligen LDE-Strecke zwischen Radebeul Ost und Nossen. Am Zielort ebenfalls Bahnhofsfest mit Ausstellungen und Blasmusik. Teilnehmerpreis 18,– M (Kinder bis 10 Jahre 10,50 M). Abfahrt- und Ankunftzeit in Radebeul Ost sowie Fahrkartenbestellungen wie unter 1.

Tauschmarkt

Magdeburg

Am 17. April 1988 findet von 10.00 Uhr bis 14.00 Uhr im „Clubhaus der Eisenbahner" (Kulturpark Rothehorn) ein Modellbahntauschmarkt statt. Das Klubhaus ist mit den Straßenbahnlinien 4 und 5 (bis Haltestelle Zollhaus) zu erreichen. Tischbestellungen sind unter Angabe der AG und Mitgliedsnummer sowie Tauschartikel bis 21. März 1988 an den Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Magdeburg, Karl-Marx-Straße 250, Magdeburg, 3010, zu richten. Bei AG-Sammelbestellungen sind alle Namen sowie AG- und Mitgliedsnummern aufzuführen. Veranstalter ist der Bezirksvorstand Magdeburg.

Arbeitsgemeinschaften

Nachstehende Arbeitsgemeinschaften wurden gegründet und haben sich unserem Verband angeschlossen:

Elsterwerda, 7904
Vors.: Jochen Schindler, August-Bebel-Str. 20.

Remstädt, 5801
Vors.: Ernst Wolf, Karl-Liebknecht-Str. 2.

Kelbra, 4712
Vors.: Fred Müller, Str. d. DSF 3.

Beuernfeld, 5901
Vors.: Uwe Pfotenhauer, Stierengasse 19.

Neubrandenburg, 2000
Vors.: Wolfgang Weber, Kirschenallee 27.

Verschiedenes

Veranstaltungskalender anläßlich der 775-Jahr-Feier der Stadt Dessau

1. Fahrzeug-Ausstellung (Ellok, Diesellok, Triebwagen, Thermoswagen) am Bahnhof Dessau Süd, Probegleis vor dem Raw „Otto Grotewohl" Dessau. Geöffnet vom 28. Mai bis 5. Juni 1988 täglich 10.00 Uhr–18.00 Uhr.

2. Modellbahn-Ausstellung in der Friedrich-Naumann-Str., Turnhalle der EOS. Geöffnet täglich vom 28. Mai bis 5. Juni 1988 10.00 Uhr–19.00 Uhr.

3. Sonderfahrten auf der Nebenbahn Dessau–Wörlitz; vorgesehene Fahrzeuge: „7001 BERLIN" – T 8 (89 1004), V 36 027 und Traditionspersonenzug Velten.
Verkehrstage: 28., 29. Mai; 1., 4., 5. Juni 1988. Dessau – DWE etwa 11.40 Uhr ab, Wörlitz an/ab etwa 12.48/13.00 Uhr, Dessau – DWE etwa 14.10 Uhr an. Teilnehmerpreise je Fahrt: Erwachsene 9,– M, Kinder bis 10 Jahre 4,50 M (nur in Begleitung von Erwachsenen), DMV-Mitglieder 7,– M. Teilnahmemeldung bzw. Zahl und Verkehrstag per Postanweisung bis 10. Mai 1988 an: Hubert Heintze, PSF 54, Dessau, 4500.

Wer hat – wer braucht?

Biete: H0, 3 Altenberger; BR 80, 50; 24; Draisine; Klappdeckelwagen (Dietzel); Ochsen- u. Pferdegespanne; Oberlichtspeisewagen (rot); Feldbahnlok (H0e); in TT: VT 135; Leig-Einheit; Abteilwagen 2achs.; KOM; Post- u. Gepäckwagen; T 334 (rot); Silverlines-Lok; BR 03; Bananentransportwagen mit Bremse (Zeuke); AB4üpe (grün); div. „me" vor 1973; Literatur; „Eisenbahntechnik der Gegenwart" (Ausgabe 1897). Suche in TT: Eigenbauloks; E 70 (braun), 85; 89 (T 3); Wagen nach Katalog-Nr. 159/489, 159/57, 159/65, 159/460, 159/491; TT-Figuren; TT-Kataloge; „me" 1, 2, 3/1952; 3, 5, 7, 8/1953; „Modellbahn-Praxis"; „TT-Kurier". Jürgen Kühn, Dr.-Behring-Str. 104, Wittenberg/Lu., 4600.

Biete: N, Diesellok m. Vollsichtkanzel (rot); sowj. 6achs. Ellok (Motor defekt) Suche: N, Figuren; Entkupplungsgleis. Günter Wollstein, Grüner Graben 10, Görlitz, 8900.

Biete: „Straßenbahn-Archiv 2"; „Das Bw zur Dampflokzeit". Suche: „Die Saal-Eisenbahn"; „Die Franzburger Kreisbahnen". Hans-Peter Großmann, Blumenstr. 3, Coswig, 8270.

Biete: H0-Material (Liste anfordern). Suche: Modellfahrzeuge der Fa. Rolf Stephan in Nenngr. 0; evtl. auch Eigenbauten (kein tin-plate-Material!). Peter Tiersch, Friedrich-Engels-Ring 14, Meerane, 9612.

Tausche: Negative und Dias von Dampfloks und Straßenbahnen. Biete: div. Eisenbahnliteratur im Tausch gegen Bahnhofsverzeichnisse, Bw-Verzeichnisse und Abkürzungsverzeichnisse für Bw, Bww, Raw ab 1920 bis 1975. Hans-Jürgen Trunk, Gerrit-Engelke-Straße 1, Gotha, 5800.

Biete: „Die Rübelandbahn"; Bildmappen 90 Jahre Straßenbahn Brandenburg; Farbbilder 6 cm × 10 cm mit Brandenburger Motiven, 4teil. Doppelstockzug, PIKO, H0; Bildmappe „100 Jahre Fahrgastschiffahrt Brandenburg". Suche: Bildmappen Dresden, Leipzig, Jena, Dias von Straßenbahnen der DDR, „Thüringer Waldbahn". Peter Kotecki, Paul-Voigt-Straße 34, Brandenburg 1800.

Suche: „modelleisenbahner" 1–4/1952; 1953–1956 kompl., 1, 3, 5–10, 12/1957; 1–3, 5–9, 11, 12/1958; 1959 kompl.; 5, 10/1960; 2–5, 7–10/1961; 6, 10, 11/1962; 1, 3, 5/1963; 3, 11/1964; 2–5/1965; 10/1967; 10/1969; 12/1970; 1, 3, 4, 10/1972; 1, 4, 7/1973; Drehscheibe in H0. Roland Widuch, Badergasse 6, Wahrenbrück, 7901.

Biete: Diapositive von Dampflokomotiven der DR (Regel- und Schmalspur). Angebotsliste gegen Freiumschlag anfordern. Rainer Macht, August-Bebel-Straße 3a, Ostseebad Graal-Müritz, 2553.

Biete: „Straßenbahn-Archiv 3"; Eisenbahn-Jahrbücher 1972, 1974–1979, 1983; 3 Blocksignale „Standardgleis". Suche: H0, Pilz-Gleismaterial; Weichen; Formsignale; Lichtleitsignale; BR 81; EK-2. Klaus Engelmann, Nr. 13, Mückendorf, 1631.

Biete: H0; BR 91; 52/Wanne; H0m, BR 99 (HERR); „Lokomotiven von Borsig"; „Dampflok-Sonderbauarten"; „Eisenbahn-ABC v. 1885" (Reprint); „Die Müglitztalbahn". Suche: Dampfloks in H0 und H0e; „Reisezugwagen-Archiv"; „Lokomotiven und Triebwagen der DR"; „Die Franzburger Kreisbahnen"; „Die Rügenschen Kleinbahnen"; „Bw zur Dampflokzeit"; Triebwagen-Archiv 1, 2. Peter Wieland, Einheit 54, Sömmerda, 5230.

Biete: „Dampflok-Archiv 4"; „Schmalspurbahn-Archiv"; „Straßenbahn-Archiv 3" „Die Rübelandbahn"; „Eisenbahn in Mecklenburg"; Lexikon „Metros der Welt"; „Tourist – Eisenbahnatlas". Suche: „Eisenbahn-Jahrbuch 1985"; „Lokomotiven von Borsig"; „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985"; „Reisen mit der Dampfbahn" „Von Sonneberg nach Probstzella"; „Steilrampen über den Thüringer Wald". Falk Thomas, Mühlgutstraße 5, Neukirch, 8505.

Biete: Gleismaterial (MÄRKLIN), Nenngr. 00 und 0 elektr., kleiner Kreis, mit elektr.-magn. Weichen. Suche: Gleismaterial Spur II (52 mm) elektr. u. BING 00, bzw. Zubehör zu II u. BING 00. G.-R. Voß, Westendstraße 22, Jena, 6900.

Suche: Fotos, mögl. WPK, von den IV-K-Lokomotiven aus den ehem. Bahnbetriebswerken Mügeln und Kirchberg und deren Einsatzstellen. Lutz-Uwe Treichel, Bornitzstraße 1, Berlin, 1156.

Biete: 00, 6 TRIX-Güterwagen. Suche: S, Reisezugwg, mögl. 4achs. od. Doppelstockzug. Ingo Markwart, E.-Voigt-Str. 4, Halle (S.), 4020.

Biete: H0, BR 66; 81 (PIKO); Lokgehäuse BR 99 (HERR); 0: Z & W-Loks, Wagen, Gleismaterial, Zubehör, div. Ersatzteile; „Lokomotiven aus Esslingen", „Schmalspurbahnen in Sachsen", „Probstzella – Sonneberg und die BR 95", „Der Bayerische Bahnhof in Leipzig", „Die Müglitztalbahn", „Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn", „Die Selketalbahn", „DR 1945 bis 1985" (Midibuch). Suche: „Die Muldenthalbahn", „Steilrampen über den Thüringer Wald", „Die Rügenschen Kleinbahnen", „Lokomotiven in Glasers Annalen"; H0, BR 24; 64; 75.5, 89.2; Lokgehäuse BR 64, 75.5, 89.2, VT 135. Wer repariert BR 23 und BR 42? Wer montiert und motorisiert Bausätze ETA und SKL? Dieter Buddrus, Thiemstr. 53, Cottbus, 7500.

Biete: div. Literatur (Liste anfordern); rollendes Material DRG u. a. BR 01, 17, 38, 56, 80, 89, 94, 95 (Eigenbau) und Wagen. Suche: rollendes Material KPEV. Manfred Engel, Hans-Beimler-Str. 46, Parchim, 2850.

Biete: „me" kompl. Jhg. und Einzelhefte ab 1957 (Liste anfordern). Suche: Dampflok-Archiv 2 u. 3. F. Wachsmuth, Cottbuserstr. 20, Dresden, 8023.

Suche: TT, ält. Fahrzeuge; Eigenbauten; Kleinserienmodelle; „me" 1952–1958; „Glasers Annalen"; Dampfmaschinen-Antriebsmodelle; Kataloge. Torsten Rohr, Boxhagenerstr. 51, Berlin, 1035.

Biete: „Lokomotiven von Borsig", Dampflok-Archiv 1 u. 4; Straßenbahn-Archiv 3 u. 4; „Ellok-Archiv"; „Riesaer Elbbrücken"; „Dampflok-Sonderbauarten". Suche: „BR 44"; „Reisen mit der Schmalspurbahn"; „Lokomotiven der DR"; „Diesellok-Archiv"; „Triebwagen-Archiv"; „Pionier- und Ausstellungsbahnen". Jürgen Walther, W.-Sachse-Str. 38, Wolfen 3, 4440.

Biete im Tausch: „Eisenbahn-Jahrbuch 1984"; „Dampflok-Sonderbauarten"; Straßenbahn-Archiv 1–4; „MS Spree"; „Die Franzburger Kreisbahnen"; „Die Müglitztalbahn"; versch. Broschüren; in H0: BR 75; 118, pr.G 8.1 in Länderbahnausf.; Unterteil E 69; Handhebeldraisine, fertig montiert; in N: Lokgehäuse BR 65; Lok- und Tendergehäuse BR 55. Suche: „BR 01"; Schmalspurbahn Gera-Pforten ...; „Eisenbahnen in Mecklenburg"; Lok-Archiv Sachsen 1 u. 2; „Lok-Archiv Bayern"; DV 939 (Tr); „me" 1–7/1973; BS-SKL; VT 135 m. Beiwagen; BR 89; Muldenkipper in H0e; BR 23 (auch def.); vord. Aufstieg, rotes Teil am Gehäuse d. BR 84 in H0. Uwe Bergmann, Thiestraße 8, Weddersleben, 4301.

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2.

Suche H0 BR 23, 24, 42, 50, 55 FS, 52 Wannentender, 55 ČSD, 56 DR, 84, 56 DB, 56 AEG, 64 ČSD, 75 DR, 91 SNCB, 80 Heusinger Steuerung, 91 SNCF, M 61 DSB, weinrot, E 44 AEG, CC 7001 E 46 elfenbein/blau, BR 242 rot und jede Umbau- bzw. Eigenbaumodelle VT 33 elfenbein/blau, Eilzugwagen DRG NSB S 3, DB/ÖBB Mitteleinstiegwagen, Biur SNCB D-Zug-Wagen DB, Doppelstockzug PKP, ältere D-Zug-Wagen, Kesselwagen, Rekos m. rehbraunem Dach, Langschwalbacher DRG. Biete H0 BR 75 Sächs., 45,– M; VT 137 DRG, elfenbein/weinrot, 85,– M; Kesselwagen, 4achsig, blau, BUNA u. grün ČSD, 12,50 M; in TT BR 56 mit Personenzug preuß. Staatsbahn, 180,– M. Uwe Streller, Palmstr. 24, Karl-Marx-Stadt, 9072

Suche Dias oder Negative von Loks der BR 52.8, 50, 44 und 41. René Binder, Kohlgarten 14, Teupitz, 1612

Suche für H0-Elloks, Wagen und Gleis von „technomodell" oder Eigenbau. H. Oestreich, Slüter Ufer 17, Schwerin, 2755

Su. „Baureihe 44" geg. „Als die Züge fahren lernten". Su. BR 55, N. Jens Auerswald, Wolynietzstr. 5, Meißen, 8250

Suche in TT E 70, T 334, BR 81, BR 92, „Diesellok-Archiv", „Ellok-Archiv", Dampflok-Archiv 1–4 (alles letzte Ausgabe). U. Meyer, Ulmenstr. 27, Karl-Marx-Stadt, 9005

Suche Funkfernsteuerungsanlage „start dp3" oder „start dp5" o. ä., komplett mit Ruderm. evtl. mit Flugmodell. Wagner, Hermann-Matern-Str. 64, Schwerin, 2755

„me" 5/83, 2/84, 6/84, 9/84, 10/84, 12/84, 1/85, 5/85, 7/85, 4/86, 8/86, 9/86, 10/86 sowie von 1970–75 zu kaufen gesucht. René Dittmann, Perlaser-Str. 18, Treuen, 9708

Biete Eisenb.-Jb. 1966/68, „Glasers Annalen 1920 bis 1930", „Die Lokfabrik Borsig", „Schm. zw. Spree u. Neiße", „Der Bayr. Bhf. in Lpz.", „Diesellok-Archiv", „Gesch. u. Geogr. der Dt. Eisenbahnen". Suche Bücher der Reihe transpress-Verkehrsgesch., „Lex. Erfinder/Erfind. Eisenbahn", „Die Loks der DR", „Schiene, Dampf und Kamera", alte Kursbücher. Richter, Am Lehrlingswohnheim 2, Neukirch, 8505

Biete „Links und rechts der kleinen Bahnen", „100 Jahre Molli", „85 Jahre Kirnitzschtalbahn", Bausatz ET 54, EB 54, „me" 1/87, 4–7/87, 9/87, 11/87. Suche „Straßenbahn-Archiv 1", „Museums-Lokomotiven", „Verkehrsgeschichtliche Blätter", Literatur über Obusbetriebe in der DDR, auch Kauf. Angebote an: R. Klettke, Schmiedstr. 26, Halle, 4020

Biete im Tausch BR 38 (sächs. XII H2), H0 PIKO im Set mit 5 Güterw., 267,– M. Suche in H0 BR 84, 91. Drechsler, Budapester Str. 37/008, Dresden, 8010

Biete „Windbergbahn", „Links u. rechts der kl. Bahnen", „Der Oberleitungsomnibus". Su. „Müglitztalbahn", Ersatzteile f. N BR 55. Klotzsche, K.-Kollwitz-Str. 32, Heidenau, 8312

Biete BR 89 DR. Su. BR 24 oder Triebwerk Gützold Uralt-Ausführg. u. Vorläufer BR 23. Grave, Glottertalerstr. 18, Berlin, 1168

Biete „Die Deutsche Reichsbahn von A–Z", „Klassiker des Schienenstranges", „Die Windbergbahn", „Die Müglitztalbahn", „Seilbahnen der DDR" zum EVP. Suche „me" 2/61, „Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1947–1962", „Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn", „Modellbahn Praxis-Inform. ü. die TT-Bahn", Nr. 8, 10 und 13. Manfred Lemuth, Neumarktstr. 6, Metzels, 6101

Kaufe Straßenfahrzeuge H0 (ESPEWE usw.), TT und N (Busse). Kühnler, Lea-Grundig-Str. 8, Berlin, 1142

Suche H0-Dampfloks. Kl. Diener, Bahnhofstr. 25, Neuwürschnitz I, 9153

Suche Lokschilder u. Bw-Schilder. Biete H0-Material (Dreileiter), 50,– M. Kettnitz, Landrain 128, Halle, 4050

Biete N BR 65; H0 Schienenbus „Wismar", BR 38, (Eigenb.), ETA 178; H0e 99 791; O Gleis- u. Rollmat. ZEUKE, Liter. Suche Matchbox-Oldtimer u. 1970 Y-7 Rolls-Royce (Dach grau, gerippt), Y-11 Lagonda, Y-16 Mercedes (grün) u. Modelle v. Dinky, Dekno, Schuco, mögl. m. Schachtel. Kein Verkauf. Franz Klenner, Schmelzstr. 1, Bad Muskau, 7582

Biete im Tausch transpress-Bücher, Kursbücher, Broschüren, VT 135. Suche (auch Kauf) Eisenbahnliteratur. Schubert, Raudener Str. 6 c, Uhyst, 7701

Biete Märklin, Spur I Triebwerke B u. C Starkstrom, verschiedene Spur 0 u. I Züge von KBN und Bing, transpress-Literatur. Suche Märklin Spur 00, 0 und I. Nur Tausch. H. Oehme, Weststraße 3, Oelsnitz (Erzgeb.), 9156

Biete H0 Bagger UB 80, 7 versch. Barkas, Müllauto, Containerzug, je 5,– M. Suche MK 4 Öltransportwaggon, 2achs. Rungenwaggon (Ehlke) o. Brhs. Nur Tausch, in gutem Zustand. Stelter, Pasteurstr. 1, Berlin, 1055

Biete Dampflok-Archiv, „Hist. Bahnhofsbauten", „Museumslokomotiven DDR", „Reisen mit der Dampfbahn", 6 Langenschwalbacher. Suche BR 91, BR 89, (grün), Biete Sp. 0 BR 64, Stadtilm im Tausch gegen BR 84, Hruska. Krause, Bautzener Str. 50, Leipzig, 7024

Biete tr.-verk.-gesch.; EB-JB 79, 80, 81, 83, 84, je 14,– M; Loks Essl., Lok-Ar. Sa. I u. II, je 40,– M; „Strab.-A. 6", 20,– M; „ME-Kal." 84/87, Erf. Bl. 2/80, Broschüren: Lok 89 1004, V. Dessau u. Wörlitz u. v. a., je 3,– M; „me" 9/12/86, 1–4/87, je 2,– M. Suche Lpz.-Dr. EB Comp.; Loks d. DR; Bw zur Dampfzeit; Broschüren, Festschriften u. a. sächs. Strecken. Th. Berger, K.-Berthel-Str. 28, Karl-Marx-Stadt, 9006

Biete „me" 1954–1970 u. roll. Mat. in TT. Suche Straßenfahrzeuge u. Zubehör in H0. N. Schramke, Ackerstraße 16 A, Niedergörsdorf, 1701

Biete ungebr. BR 55 (H0), 45,– M. Suche E 70 in TT, braun (nur Tausch). P. Synde, Fr.-J.-Curie-Str. 38, Bautzen, 8600

Biete BR 24, 38 (Eigenb.), 74 (Eigenb.) je 100,– M; BR 103 (Eigenb.), 200,– M in H0; Weichen u. Schienen in Spur 0, 150,– M, alles Märklin. Su., nur im Tausch, gl. Loks u. Waggon v. Märklin in Spur 0 u. BR 35 in H0, auch v. PIKO. J. Garnich, Schulweg 3, PF 1309, Reinsdorf, 4607

Biete im Tausch BR 78, E 91, 103 (H0-Eigenb.), je 100,– M, BR 93, E 71, T 3 (H0-Eigenb.). Graßmann, Str. d. Jugend 3, Gräfenhainichen, 4450

Verk. 168 Bilder von MOBA-Kalender 1962–1969, 55,– M. Otto, Gatower Str. 39, Schwedt, 1330

Verk. BR 52, 82,– M; BR 50, 50,– M; BR 66, 54,– M; BR 01.0 (Eigenb.), 150,– M. Suche „me" vor 1972, BR 64, BR 98.0 (Eigenb.), Literatur. G. Widra, R.-Hartig-Str. 23, Zwickau, 9561

Verkaufe „Dampflok-Archiv 4" und tausche bzw. verkaufe Gerd Kramer „Die populärsten Dampfloks Deutschlands". Frank Rammin, Lange Reihe 2, Neuhaus, 2840

Verkaufe H0-Anlage, 3,15 m × 1,50 m, mit viel Zubehör, komplett für 2500,– M. R. Küpper, Auensiedlung 13, Weißwasser, 7580

Verkaufe rollendes Material H0, 10 Loks, 545,– M; div. Reisezugwagen, 691,– M; alles neuw., sowie Zubehör, 283,– M. H. Rönicke, A.-Wypochowicz-Str. 6, Magdeburg, 3035

Tausch/Kauf/Verkauf von Lit., Kursb. u. Fahrz. TT, N gegen H0. Tauschliste gegen Freiumschlag. F. Engelmann, Wundtstr. 1, 511, Dresden, 8020

Verkaufe Modellbahn Spur S, 2000,– M. Glatzer, Pablo-Neruda-Str. 14, Berlin, 1170

Verkaufe „me" 1965–1986, gebunden, pro Bd. 25,– M (geschlossen); MB-Kalender ab 1968 je 4,– M, u. and. Literatur; Liste gegen Freiumschlag. H. Lehmann, Kl.-Gottwald-Str. 18, Greiz, 6600

Rezensionen

Hans-Joachim Kirsche und Hans Müller: „Eisenbahnatlas DDR", VEB Tourist Verlag Berlin/Leipzig, 1987, 328 S., 196 Fotos, 4 graph. Darst., 13 Tab., 25 Textkarten, 95 Streckenverlaufkarten, 18 S. Kartenanhang, 47,– M

Im November 1987 erschien, noch rechtzeitig als repräsentatives Geschenk, mit dem „Eisenbahnatlas DDR" ein Nachschlagewerk, das allen eisenbahninteressierten Touristen vielfältige Einblicke in das Eisenbahnwesen der DDR ermöglicht. Auch der Fachmann möchte dieses Buch kaum aus der Hand legen. Der erste Hauptabschnitt „Eisenbahn – gestern, heute, morgen" erschließt dem Leser die Geschichte der Eisenbahn von den Ursprüngen an. Wo findet man sonst noch Eisenbahnkarten aus dem 19. Jahrhundert, ohne sich in Bibliotheken zu bemühen? Prägnant wird das Eisenbahnwesen in der DDR vorgestellt. Die Ausführungen zum Streckennetz, Güterverkehr, Signal- und Sicherungswesen sowie zu den Bahnanlagen und -bauten vermitteln verständlich viele eisenbahntypische Begriffe und orientieren auf die künftige Entwicklung. Die Erläuterung der Fahrzeuge ist mit graphischen Darstellungen zur Anordnung der Maschinen in Diesel- und Ellokomotiven und zum Aufbau und zur Wirkungsweise von Dampflokomotiven versehen; letzteres fördert sicher gut das Verständnis bei Sonder- und Traditionsfahrten mit Dampfbetrieb. Vorteilhaft ist, daß alle Städte-Expreßzüge, Stadtschnellbahnen und die Schmalspurbahnen mit Reiseverkehr ebenso wie die Stand- und Schwebeseilbahnen, Straßenbahnen und Pioniereisenbahnen der DDR zusammenhängend, kurz und übersichtlich berücksichtigt werden. Hierzu trägt, wie generell, die reiche Ausstattung des Buches mit Karten, Tabellen und Fotos beeindruckend bei.
Im zweiten Hauptabschnitt werden 95 Eisenbahnstrecken der DR, durchgängig mit Streckenverlaufkarten versehen, vorgestellt. Hervorzuheben ist hierbei die gelungene Kombination von Streckenbeschreibung und kulturhistorischen Anmerkungen. So erhält der Leser nicht nur Angaben zur Eröffnung, zum Verlauf und zu Bahnbauten der Strecken, sondern auch zu Landschaften, Wanderwegen, touristischen Aussichtspunkten, bedeutenden Bauten, Denkmälern, Städten und Industriestandorten. Eine „Große Eisenbahnkarte der DDR" mit 18 Blättern unterstützt gelungen die Einordnung der jeweiligen Strecke in das Streckennetz der DR. Hinweise für Eisenbahnreisende stellen eine wertvolle Hilfe dar. Inhaltsverzeichnis und Register des Buches sind klar und übersichtlich; ein liebevoll geschriebenes Vorwort lädt zum Lesen ein. Die bekannten Autoren von Eisenbahnliteratur haben mit dem vorliegenden Band durch dessen Informationsfülle und geschmackvolle Aufmachung einen unentbehrlichen Begleiter für jeden Eisenbahntouristen geschaffen.
Aber auch für Eisenbahner, Eisenbahnfreunde und -historiker, Modelleisenbahner und Verkehrsgeographen enthält dieses Buch viele interessante Informationen.

Dr. Werner Hormann

Dieter Köhncke (DMV), Oschatz

Der neue TT-Sattelschlepper

Im „modelleisenbahner" 2/87 wurde zur Freude der TT-Modelleisenbahner auf der Seite 28 die Neuentwicklung eines Sattelzuges des VEB Modellkonstrukt Leipzig vorgestellt. Dieses vielseitig einsetzbare Fahrzeug ist jetzt in drei Varianten und vier Auflieger-Beschriftungen erhältlich.
Dabei handelt es sich um die Fahrzeugtypen RABA U 16.256 (VR Ungarn), ROMAN R 10 215 (VR Rumänien) und MAN 16.192 (BRD). Sie sind auf unseren Straßen und Autobahnen mit den unterschiedlichsten Sattelaufliegern anzutreffen. Die MAN-Generation wurde 1966 erstmals auf einer Messe vorgestellt und wird in einer Vielzahl von Lkw-Typen gebaut.
Die Fahrzeugwerke RABA und ROMAN fertigen diese Sattelzugmaschinen inzwischen als Lizenz des MAN-Unternehmens. Es ist erfreulich, daß der VEB Modellkonstrukt Leipzig diese Varianten produziert. Das Fahrzeug ist für Anlagen, auf denen der Zeitabschnitt von 1965 bis 1970 nachgestaltet wird, besonders geeignet. Und auch heute sind diese Lkw noch typisch.
Für das Modell war ein Auflieger mit einem Achsabstand von 1 360 mm (Vorbildmaß) notwendig. Die Wahl fiel auf einen Kofferauflieger von Budamobil – Produktionsgenossenschaft für Fahrzeugherstellung Budapest. Dieser Auflieger wird von den Kraftverkehrsbetrieben der DDR eingesetzt. Es gibt jedoch drei Typen, die im Modell allerdings nicht erkennbar sind. Der VEB Modellkonstrukt legte aber dennoch von vornherein viel Wert auf eine größtmögliche Detaillierung und Maßstäblichkeit. Eine weitere Forderung bestand darin, daß kein Teil geklebt werden sollte. Ein Tatbestand, der von den Umbaufreunden begrüßt werden wird. Die exakte Detaillierung setzt für ein Straßenfahrzeug im Maßstab 1:120 völlig neue Maßstäbe und übertrifft teilweise sogar einige H0-Fahrzeuge! Das TT-Modell reiht sich damit gut in die neue Qualität der Schienenfahrzeuge des VEB Berliner-TT-Bahnen ein. Jedem Betrachter wird die filigrane Motorausbildung nach dem Abkippen des Fahrzeughauses auffallen. Der Rahmen besteht aus einem Ober- und Unterteil. Dadurch war eine vorbildgetreue Darstellung der Unterseite möglich. Das Fahrerhaus-Unterteil wird durch die Stifte der Stoßstange kippbar am Rahmen gehalten. Nach dem Aufsetzen des Fahrerhauses auf das Unterteil sichert der Stift des Kühlergrills ersteres. Für die drei Fahrzeugtypen mußten verschiedene Grill-Werkzeuge hergestellt werden.
Es lohnt sich, die Grille mit der Lupe zu betrachten. Sämtliche 12 Bauteile der Zugmaschine werden durch Pressung oder Verriegelung gehalten. Das gleiche trifft zu für den aus sechs Teilen bestehenden Kofferauflieger. Das Kofferoberteil ist auf dem Unterteil eingepreßt. Letzteres wird mit Stiften im Rahmen gehalten. Die Achsen werden eingerastet. Der Koffer ist mit seinen gesamten Details dargestellt, einschl. aller Sicken im Dachbereich.
Es wäre zu wünschen, wenn der Hersteller an geeigneter Stelle sein Firmenzeichen anbringen würde.
Mit diesem Sattelzug wurden vom VEB Modellkonstrukt Leipzig neue Wege erfolgreich beschritten, um qualitativ hochwertige Modellzubehör-Erzeugnisse anzubieten.
Das neue Produkt zeigt sich in einer ansprechenden Verpackung mit genauen technischen Angaben wie Typ, Baujahr und Abmessungen.
Das Modell eignet sich besonders gut für Umbauten, da beim Vorbild eine reichhaltige Fahrzeugpalette produziert wird. Diese umfaßt 3a-Sattelzugmaschinen mit den Radständen 2 800 mm, 3 200 mm, 3 400 mm, 3 550 mm, 3 850 mm und 1 350 mm sowie bei 3a-Lkw-Typen zusätzlich 4 200 mm und 4 500 mm. Bei den 2a-Typen betragen die Achsstände 3 100 mm, 3 500 mm, 4 200 mm, 4 650 mm und 5 000 mm. Hierbei kann das Fernfahrerhaus mit dem kürzeren Nahverkehrsfahrerhaus ausgetauscht werden. Einen derartigen Umbau zeigt Abb. 9. Eine optische Änderung wird einfach erreicht, indem man die beiden seitlichen hinteren Fenster am Fahrerhaus ausfeilt.
Die Abbildungen 1 bis 4 zeigen die unterschiedlichen Fahrzeugtypen mit den
Fortsetzung auf Seite 28

Peter Köhler, Wolfgang List: „Das Bahnbetriebswerk zur Dampflokzeit", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1987, 175 S., 204 Abb., 10 Tab., 14,20 M.

Dieses Thema wird sicherlich von vielen Eisenbahnfreunden dankbar aufgenommen. Ist doch der Zutritt in ein Bahnbetriebswerk normalerweise nur den hier Beschäftigten vorbehalten. Dabei war gerade in einem Bahnbetriebswerk für Dampflokomotiven die Arbeit interessant, jedoch zugleich hart und mit vielen Erschwernissen verbunden. Dies aber blieb dem Eisenbahn-Enthusiasten meist verborgen. Der Aufbau des Buches zeugt von viel Sachkenntnis der Autoren und weist auf jene Zusammenhänge hin, die für die örtliche Lage, den Aufbau und die technischen Einrichtungen bestimmend waren. Der überwiegend flüssig und verständlich gehaltene Text geht allerdings in einigen Passagen zu sehr ins Detail. Leicht zu erkennen sind die fachlichen Spezialrichtungen der Autoren. Ausführlich werden die Arbeiten der Lokpersonale beim Auf- und Abrüsten der Lokomotive sowie die betrieblichen Belange beschrieben. Sehr exakt sind ebenfalls die technischen Anlagen und Einrichtungen, recht knapp dagegen ist die Arbeit in der Lokwerkstatt dargestellt. Wohl wird auf den Zweck der Auswasch- und Fristarbeiten eingegangen, aber daß auch die unterschiedlichsten Reparaturarbeiten anfielen, die ein besonders vielseitiges fachliches Können voraussetzten – wenn z. B. ein Achs- oder Stangenlager warm lief oder eine Pumpe ihren Dienst versagte –, bleibt fast unerwähnt. Ausgeglichen wird dieser Mangel durch die große Auswahl der Bilder, die auf viele dieser Arbeiten hinweisen. Überhaupt ist die gute Qualität der Fotos hervorzuheben, die übrigens ausnahmslos in den 80er Jahren entstanden. Obwohl die Fotos meist dem Text zugeordnet sind, hätte auf solche, die abseits vom jeweiligen Abschnitt erscheinen, besonders hingewiesen werden müssen, z. B. auf Seite 41 Abb. 4.9 und 4.10, auf Seite 48 Abb. 3.6. sowie auf Seite 63 Bild 4.44. Darüber hinaus erscheint es wenig zweckmäßig, Einzelheiten aus Dienstvorschriften und gesetzlichen Bestimmungen in populärwissenschaftliche Bücher wie die Reihe Verkehrsgeschichte zu übernehmen, denn: Derartige Informationen sind zuweilen Änderungen unterworfen. So ist bei den Acetylenentwicklern die Einteilung nach Karbidfüllung und Gasdruck (S. 113) fehlerhaft, für die Untersuchungsfristen der Dampfkessel (S. 117) wurden die der Druckluftbehälter angegeben, und die Schadgruppeneinteilung (S. 150 und Tab. 8.1) ist seit etwa 15 Jahren ungültig und basiert auf veralteten Vorschriften. Trotz dieser Hinweise, die meist nur der Eingeweihte erkennen wird, bietet das vorliegende Buch den Eisenbahnfreunden und Modelleisenbahnern gleichermaßen viele wertvolle Angaben.
Klaus Jünemann

Sollten diese Titel bereits im Buchhandel vergriffen sein, bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken nutzen.

derzeit lieferbaren Beschriftungsvarianten. Der Auflieger wird bedruckt und unbeschriftet geliefert.
Dagegen vermitteln die Abbildungen 5 bis 9 eine kleine Auswahl von möglichen Umbauten aus dem reichhaltigen Typenangebot der Fahrzeugwerke MAN, ROMAN und RABA.

1 2a-MAN-Zugmaschine mit einem „Budamobil"-Auflieger und Deutrans-Beschriftung

2 ROMAN-Sattelzugmaschine mit Sovtransauto-Beschriftung

3 RABA-Zugmaschine mit Firmenbeschriftung „Budamobil"

4 RABA-Fahrzeug mit der Hungaracamion-Beschriftung

5 3a-Zugmaschine mit 1 200-m-Auflieger
Für den Umbau werden zwei Zugmaschinen, ein Auflieger und ein H0-Škoda-Zug benötigt. Die Maschine hat die Achsstände A = 2800 mm und A = 1360 mm.
Der Rahmen ist vor der hinteren Federlage abzutrennen und auf das Achsmaß A = 23,3 mm zu verkürzen, wie auch der hintere Überhang. Der zweite Rahmen muß wiederum vor der Federlage abgetrennt werden.
Dieses Hinterteil ist an das verkürzte Teil des ersten Rahmens zu kleben. Beide Achsen erhalten Kotflügel, dabei wird von den Kotflügeln vorsichtig der Auflagerblock entfernt. Nun muß noch ein Bock zwischen Kotflügel auf den Rahmen befestigt werden. Das Sattelvormaß beträgt U = 350 mm ≙ 3 mm. Der Auflieger ist aus dem Original-Fahrwerk herzustellen. Pritsche und Spriegel stammen vom H0-Škoda-Zug, sind jedoch dem Modell anzupassen. Nach dem Aushärten wird mit einer Feile oder einem scharfen Messer die Lattenstärke verringert. Die Pritschenhöhe kann in H0-Höhe eingebaut werden, da die Bordwände derartiger Auflieger eine Höhe zwischen 500 und 600 mm haben.

6 2a-Zugmaschine mit Heizölauflieger
Die Zugmaschine ist unveränderbar verwendbar. Eine 3a-Variante wäre möglich.
Für den Auflieger wird der Originalrahmen übernommen. Der Kessel ist aus Pertinax oder Aluminium mit 18-mm-Durchmesser zu drehen. Die Kesselringe sind dabei mit 0,1-mm-Höhe und 0,4-mm-Breite einzuarbeiten. Um eine ordnungsgemäße Lagerung auf dem Rahmen zu ermöglichen, ist der Rahmen auszurunden. Nach dem Lackieren wird die Beschriftung mit Abreibebuchstaben hergestellt. Die Geländer stammen von TT-2a-Kesselwagen Nr. 4410–4419 und die Gitterroste der Einfüllstutzen von einer H0-PIKO-BR 01[5].
Nachdem Kessel und Zubehör auf den Rahmen geklebt worden sind, werden die Schlauchrohre beidseitig angebracht. Diese wurden zuvor vom H0-Škoda-Elaskon-Tankzug abgebaut. Der Tanksattelzug ist die Ergänzung zum neuen Großtanklager-Bausatz aus Marienberg (Nr. 2/64). Farbliche Varianten und andere Beschriftungen sind möglich (s. Abb. 7).

7 3a-Lkw mit Plane und 2a-Hänger
Die Achsstände des Lkw betragen A = 4 200 mm und A = 1 350 mm. Hierfür ist wieder ein zweiter Sattelzug notwendig. Vom ersten Fahrzeug muß der Rahmen von der Federlage (wie Abb. 5) getrennt werden. In den Trennschnitt ist für den notwendigen Achsstand von A = 35 mm ein Rahmenstück einzusetzen. Die zweite Hinterachse wird, wie bei Abb. 5 beschrieben, angesetzt. Der hintere Rahmenüberstand ist auf J = 18,3 mm zu verlängern. Die Rückleuchten stammen von einem W 50-Rahmen. Nach dem eventuell notwendigen Spachteln ist der Rahmen farblich zu behandeln.
Die Pritsche und die Plane werden vom H0-Škoda-Lkw mit Plane abgenommen und geschmälert. Die Plane ist mittig zu zerschneiden und beidseitig auf das notwendige Maß abzufeilen. Die Pritschenbreite beträgt 2495 mm, TT = 20,8 mm. Die Plane muß im Schnittbereich gespachtelt und zugespritzt werden.
Die Pritsche und Plane des Hängers des Typs PV 20.15 wird wie die des Lkw hergestellt. Das Fahrwerk ist aus dem Rahmen des Aufliegers zu fertigen. Die Abmessungen betragen L = 58,5 mm, Achsstand = 38,7 mm, hinterer Überhang = 10 mm. Die Beschriftung besteht aus den mitgelieferten Abziehbildern des BTTB-Kesselwagens, der nicht mehr im Katalog aufgeführt ist. Diesen Lkw kann man ohne großen Aufwand recht einfach bauen.

8 3a-Schwerlastzugmaschine mit einem 8a-Goldhofer-Tieflader

Diese MAN-Zugmaschine ist ein Spezialfahrzeug für die Schwerlasttransporte. Der Achsstand beträgt A = 3 400 mm und A = 1 350 mm. Das Fahrerhaus wird um 1,2 mm höher gesetzt. Der Rahmen ist wie bereits beschrieben auszuführen. Als Pritsche dient die des H0-G 5 (Nr. 1015-5) in verkürzter Form. Die Länge beträgt 32 mm und die Breite 20,8 mm. Außerdem wurde eine TT-W-50-Plane verkürzt und verbreitert. Im Bereich zwischen Fahrerhaus sind ein Laufsteg, die Halterung für das Reserverad und zusätzlich eine Kühlfläche anzuordnen. Die farbliche Behandlung rundet die Arbeiten ab. Wenn vorhanden, sind gelbe Rundumleuchten anzubauen.
Der 8a-Tieflader entspricht dem Typ TKPH (4/4) der Fa. Goldhofer. Der Achsstand beträgt 1 360 mm und die Gesamtlänge E = 15 040 mm ≙ 125,3 mm. Die Zuggabel wurde der Kuppelachse vom VEB PREFO, Betriebsteil Glashütte entnommen und auf P = 2 800 mm ≙ 23,3 mm verkürzt.
Die Breite mißt beim Modell 20,8 mm ≙ 2 500 mm. Laut Prospektunterlagen werden diese Tieflader auch in den Breiten von 2 750 mm und 3 000 mm hergestellt. Die Höhe beträgt H_2 = 985 ± 150 mm. Hier war ein Zugeständnis notwendig, da die eingesetzten TT-W-50-Hinterachsen einen geringfügig größeren Durchmesser gegenüber den Originalrädern besitzen. Für den exakten Bau ist entweder eine Übersichtszeichnung oder eine Bauzeichnung erforderlich.

9 3a-Hinterkipper mit kurzem Fahrerhaus
Für diesen Umbau sind wiederum zwei Zugmaschinen erforderlich. Der Achsstand beträgt A = 3 095 mm und A = 1 310 mm. Der Rahmen wird wie bereits zuvor beschrieben hergestellt. Das Fahrerhaus ist im Fensterbereich von 4,3 mm auf 1,8 mm zu verkürzen. Der Schnitt und das Feilen sind mit größter Sorgfalt auszuführen (evtl. mit vorhandenen Fahrerhäusern Versuche erst einmal probieren). Das Fahrerhausunterteil ist zu kürzen und der hintere Kotflügel abzutrennen. Dieses Teil muß neu hergestellt und am Rahmen befestigt werden. Die Kotflügel sind bei den Baufahrzeugen nicht kippbar. Die am Rahmen vorhandenen Druckluftkessel ergänzt man oben mittig mit einem dritten (von anderen Rahmen vorhanden). Alle Kotflügel der Hinterachse werden vom Rahmen des Aufliegers abgebaut. Die Kippmulde wurde aus einem H0-G-5-Kipper (Nr. 1015/4) umgebaut, wobei Länge und Breite zu kürzen sind.

10 Farblich umgespritzte Fahrzeuge mit neuer Beschriftung

Fotos: Albrecht, Oschatz

Tabelle Vergleichende Angaben

Daten	Symbol für Text	Original (mm)	Maßstab 1:120 (mm)	Modell (mm)
Zugfahrzeug R 10215				
Länge über alles	F	5 915	49,5	49,5
vorderer Fahrzeugüberhang	G	1 500	12,5	12,6
hinterer Fahrzeugüberhang	I	900	7,5	7,5
Radstand	A	3 500	29,2	29,3
Breite über alles	K	2 500	20,8	20,8
Rahmenbreite vorn	M_1	940	7,8	8,0
Rahmenbreite hinten	M_2	760	6,4	6,5
Höhe über Fahrerhaus	N_1	2 830	23,6	23,5
	N_2	2 765	23,1	–
Sattelvormaß normal	U*)	750	6,25	
Sattelvormaß Vorbild (kann verändert werden)	U*)	670	5,58	5,6
Auflieger 082.90				
Länge über alles	F	11 380	94,8	94,7
Länge Koffer	–	11 120	92,7	92,8
Breite über alles	K	2 498	20,8	21,0
Höhe über alles	N	3 534	29,5	
	N_1*)	3 600		30,0
vordere Überhanglage	G	1 110	9,25	–
	G_1*)	1 260	10,5	10,5
Abstand Königsbolzen zur Achsstandmitte	A	7 250	60,4	60,4
Abstand Königsbolzen zur Abstützung	–	2 210	18,4	18,4
hinterer Überhang	I	2 780	23,2	23,2
Achsstand	A	1 360	11,3	11,3

*) Aufmaßfahrzeuge UL 48-03 und SI 33-55 des VEB Kraftverkehr Waldheim, Betriebsteil Oschatz

1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



Während der Leipziger Herbstmesse 1986 wurde er erstmals gezeigt: der Länderbahnzug der ehemaligen Königlich-Sächsischen Staatseisenbahn. Man beachte vor allem die Inneneinrichtung der Wagen.
Foto: Albrecht, Oschatz

